

CONTENTS

Editorial – Dirk Frielingsdorf	Page 1
Arlberg-Orient-Express 1945-1962 by Jean-Marc Dupuy	Page 2
Letters of our correspondents:	
- Lee Warham with two pieces of marquetry	Page 16
- Marc Stegeman with references to the ferry port of Brindisi and Dutch Wagons-Lits advertising from 1931	Page 18
- Jean-Marc Dupuy with additions to his article on the VR rouges from issue 31	Page 20
La Flèche d’Or 1946-1969 by Jean-Marc Dupuy	Page 21
Letters of our correspondents:	
- Nigel Jones with his visit at WL F 3792 at Locomotion Shildon	Page 40
Voitures-restaurant n° 4265 à 4274 « Breda » by Jean-Marc Dupuy	Page 45

Editorial – Dirk Frielingsdorf

Before Easter, we would like to present the new Amis des Wagons-Lits newsletter to you, before the author of these lines sets off on holiday. If I receive any correspondence in the two weeks following Easter that is not answered straight away, please bear with me; it will be dealt with upon my return. In the meantime, I hope you enjoy reading it over the holidays!

To complement Nigel Jones’s photos of museum carriage 3792, I would like to show a photo by Lothar Behlau depicting this carriage whilst still in service on the Night Ferry on 1 October 1973, parked here at the Le Landy stabling yard (part of Paris-Nord station):



FOTO © 2022: LOTHAR BEHLAU, KÖLN

And many thanks to Chris Elliott for translating the French texts into English!

Arlberg-Orient-Express (1945-1962)

by Jean-Marc Dupuy

Après la guerre de 1939-1945, les deux provinces autrichiennes du Vorarlberg et du Tyrol sont occupées par les forces armées françaises. Après le prompt rétablissement des liaisons ferroviaires entre la France, la Suisse et l'Autriche, l'« Arlberg-Orient-Express » est donc logiquement l'un des premiers grand express internationaux à renaître. Cette remise en fonctionnement est impérative pour faciliter les échanges de voyageurs, militaires et fonctionnaires notamment détachés dans les zones française d'occupation.

After the Second World War, the two Austrian provinces of Vorarlberg and Tyrol were occupied by French armed forces. Following the swift restoration of rail links between France, Switzerland, and Austria, the Arlberg-Orient-Express was logically one of the first major international express trains to be revived. This resumption of service was essential to facilitate the movement of passengers, particularly military personnel and civil servants stationed in the French occupation zones.

Renaissance du train The Re-Birth of this Train

Cette relation est remise en route dès le 18 septembre 1945 sous l'appellation provisoire d'« Arlberg-Express ». Devant le manque de matériel, notamment en voitures-lits de la CIWL, sa circulation est trihebdomadaire entre Paris et Innsbruck, avec un passage par Belfort, Bâle et Buchs. Le convoi est ensuite prolongé jusqu'à Vienne à compter du 12 octobre 1945, la voiture-lits est ici du type Z. La plupart du temps, son emprunt nécessite des ordres de mission et il reste essentiellement fréquenté par des officiers militaires et des fonctionnaires de divers ministères.

This service resumed on September 18, 1945, under the provisional name "Arlberg-Express." Due to a shortage of rolling stock, particularly CIWL sleeping cars, it operated three times a week between Paris and Innsbruck, with stops in Belfort, Basel, and Buchs. The service was then extended to Vienna on October 12, 1945; the sleeping car used was of the Z type. Most of the time, travel on this train required official orders, and it remained primarily used by military officers and civil servants from various ministries.

Le 7 janvier 1946, sa composition s'étoffe grâce au lancement d'une tranche directe entre Paris et Prague, comprenant une voiture-lits également du type Z et une voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe ; son transit s'effectue notamment par Linz. Le 18 mars suivant, il redevient quotidien sur Paris - Berne.

On January 7, 1946, its service expanded with the launch of a direct service between Paris and Prague, including a sleeping car of the Z type and a mixed 1st and 2nd class carriage; its transit route notably passed through Linz. On March 18, it resumed daily service on the Paris-Bern route.



Shortly after resuming operations, the Arlberg Express stands at an unknown station on 28 September 1945. The picture shows a WL Z. (SBB Historic CH-000699-3R_1049_11)

Son redémarrage presque complet est ensuite enregistré le 7 octobre 1946. Renommé « Arlberg-Orient-Express », il est dorénavant proposé de façon quotidienne sur Paris - Vienne et continue sur Budapest et Prague, toujours via Linz, trois fois par semaine. A Budapest, il donne également une correspondance sur des express ordinaires à destination de Belgrade et de Bucarest. Sa rame compte alors une voiture-lits du type Z, une voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe et une voiture-restaurant sur Paris - Vienne, une voiture-lits du type Y et une voiture mixte des trois classes sur Paris - Berne, une voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe sur Paris - Buchs (et une fois par semaine une voiture-lits Paris - Buchs), une voiture-lits du type Z et une voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe trihebdomadaire pour Prague et enfin, en alternance, une voiture-lits du type Z ou une voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe trihebdomadaire pour Budapest via Vienne.

Its almost complete relaunch was then recorded on October 7, 1946. Renamed the "Arlberg-Orient-Express," it was now offered daily between Paris and Vienna and continued on to Budapest and Prague, still via Linz, three times a week. In Budapest, it also provided connections with regular express trains bound for Belgrade and Bucharest. Its train then consisted of a Z-type sleeping car, a mixed 1st and 2nd class car and a restaurant car on Paris - Vienna, a Y-type sleeping car and a mixed car of the three classes on Paris - Bern, a mixed 1st and 2nd class car on Paris - Buchs (and once a week a Paris - Buchs sleeping car), a Z-type sleeping car and a 3-weekly mixed 1st and 2nd class car for Prague and finally, alternately, a Z-type sleeping car or a 3-weekly mixed 1st and 2nd class car for Budapest via Vienna.

On observe aussi l'incorporation épisodique d'une voiture Pullman de 2^{ème} classe entre Innsbruck et Feldkirch. Un service de restauration assuré par la CIWL est proposé entre Salzburg et Bâle. Sous le joug nazi, les caténaires avaient malgré tout progressé en Autriche à partir de Salzburg vers Attnang-Puchheim (71 km), les travaux vers Wels étant stoppés dès 1940 et n'étant achevés plus tard qu'en 1950.

We also note the occasional inclusion of a second-class Pullman carriage between Innsbruck and Feldkirch. A catering service provided by the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) is offered between Salzburg and Basel. Under Nazi occupation, overhead power lines had nevertheless progressed in Austria from Salzburg to Attnang-Puchheim (71 km), with work towards Wels halted in 1940 and not completed until 1950.

Les travaux de reconstruction d'ouvrages d'art en région parisienne obligent la SNCF à transférer temporairement son départ de la gare de l'Est vers celle de Paris-Lyon. Dans ces circonstances, le convoi bifurque des voies de la Région Sud-Est dès le passage à Montereau pour gagner son ancien itinéraire à Flamboin-Gouaix. Une correspondance pratique est même réalisée en gare de Paris-Lyon avec le « Calais-Méditerranée-Express ». A partir du 1^{er} janvier 1947, on rebascule à nouveau ses départs et arrivées sur la gare de Paris-Est.

Reconstruction work on engineering structures in the Paris region forced the SNCF (French National Railway Company) to temporarily transfer its departure from the Gare de l'Est to the Gare de Lyon. Under these circumstances, the train branched off from the South-East Region tracks as soon as it passed through Montereau to rejoin its original route at Flamboin-Gouaix. A convenient connection was even made at the Gare de Lyon with the Calais-Méditerranée-Express. From January 1, 1947, its departures and arrivals were once again routed back to the Gare de l'Est.

D'autres correspondances lui sont ménagées à Prague vers (et depuis) Varsovie, à Budapest vers (et de) Bucarest et Belgrade, et enfin à Berne vers (et de) Interlaken. L'« Arlberg-Orient-Express » met alors Vienne à trente-cinq heures de Paris, Budapest à quarante-quatre heures, Bucarest à soixante-huit heures et Belgrade à cinquante-neuf heures. Devant l'alourdissement des tonnages du convoi, la tranche Paris - Innsbruck lui est retirée pour être confiée à une relation toutes classes.

Other connections were arranged for it in Prague to (and from) Warsaw, in Budapest to (and from) Bucharest and Belgrade, and finally in Bern to (and from) Interlaken. The "Arlberg-Orient-Express" then connected Vienna to Paris in thirty-five hours, Budapest in forty-four hours, Bucharest in sixty-eight

hours, and Belgrade in fifty-nine hours. Due to the increasing weight of the train, the Paris-Innsbruck section was removed from the Arlberg-Orient-Express and replaced by an all-class service.

A partir du 9 mai 1948, on révisé ses horaires afin de faciliter l'adjonction à Bâle de la voiture-lits du type Y Calais - Vienne acheminée via Reims et Belfort par les trains rapides CB et BC. L'horaire de la branche Bâle - Belgrade est aussi revu entre Schwarzbach, Sankt-Veit et Ljubljana pour permettre le maintien de la correspondance avec le « Simplon-Orient-Express ». Enfin, la voiture-lits Paris - Bucarest est acheminée en alternance trois fois par semaine par l'« Arlberg-Orient-Express » ainsi que par l'« Orient-Express ». La composition théorique est alors formée avec des voitures-lits et des voitures mixtes de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe sur Paris - Vienne et Prague (trois fois par semaine), Budapest (quatre fois par semaine), Bucarest (trois fois par semaine), ainsi qu'avec une voiture-lits Calais - Vienne. Sur le parcours Bâle - Belgrade, une autre voiture mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe est rajoutée sur le convoi. Les voitures-restaurant ne sont présentes que sur certains tronçons. Le parcours de 2 673 km entre Paris et Bucarest s'accomplit alors en soixante-trois heures à l'aller et en soixante-huit heures au retour. La composition est également renforcée par une voiture à places assises Paris - Belfort - Berne - Milan, qui transite ensuite par Delle et le Lötschberg avant de gagner son terminus dans la plaine lombarde. Les Chemins de fer suisses (CFF) fournissent aussi une voiture effectuant le trajet de Belfort à Milan.

From May 9, 1948, the timetable was revised to facilitate the addition in Basel of the Calais-Vienna Type Y sleeping car, transported via Reims and Belfort by the CB and BC express trains. The timetable for the Basel-Belgrade branch was also revised between Schwarzbach Sankt Veit, and Ljubljana to maintain connections with the Simplon-Orient-Express. Finally, the Paris-Bucharest sleeping car was operated alternately three times a week by the Arlberg-Orient-Express and the Orient-Express. The theoretical make up of the train then consisted of sleeping cars and mixed carriages of 1st and 2nd class on the Paris-Vienna and Prague (three times a week), Budapest (four times a week), and Bucharest (three times a week) services, as well as a Calais-Vienna sleeping car. On the Basel-Belgrade route, another mixed first- and second-class carriage was added to the train. Dining cars were only present on certain sections. The 2,673 km journey between Paris and Bucharest then took sixty-three hours outbound and sixty-eight hours return. The make up was further augmented by a seated carriage running from Paris to Belfort, Bern, and Milan, which then passed through Delle and the Lötschberg Pass before reaching its terminus in the Lombardy plain. The Swiss Federal Railways (SBB/CFF/FFS) also provided a carriage operating the Belfort-Milan leg.

Une nouvelle réforme des horaires de l'« Arlberg-Orient-Express » est effectuée le 15 mai 1949. Sa principale motivation est constituée par le souci de gagner une nuit sur le trajet Paris - Vienne. Le départ de Paris-Est est ainsi avancé de deux heures, tandis que dans l'autre sens, l'arrivée y est retardée d'autant. Cette modification entraîne la rupture de la correspondance à Bâle avec les trains CB-BC venant de Calais et elle ne permet plus l'acheminement de la voiture-lits entre Calais et Vienne ; ce véhicule maintenu est toutefois remis désormais à Paris-Est après son transit par la ligne de la Région Nord. En outre, une nouvelle relation Paris - Milan par Bâle et la ligne du Gothard est assurée par une voiture-couchettes mixte des classes supérieures (21 h 00 - 13 h 00). L'autre voiture pour Milan se trouve prolongée sur Venise. La rame principale du train circule toujours entre Paris et Bucarest via Chaumont, Bâle, Zürich, Innsbruck, Linz, Vienne et Budapest avec une branche bifurquant de Linz vers

Prague. Sur la section de Bâle à Vienne parcourue en journée, la composition du train intègre à nouveau une voiture Pullman de la CIWL (type Etoile du Nord) ; faute d'une rentabilité suffisante, ce service ne dure toutefois que durant le seul service de l'été 1949. Grâce à l'attribution d'un petit contingent de voitures Pullman de 2^{ème} classe, les Chemins de fer autrichiens avaient déjà proposé de tels service dès l'hiver 1946-1947 entre Innsbruck et Lindau (trains D 233-232), puis entre Vienne et Innsbruck en 1948-1949 (trains D 213-218) ; l'inspection CIWL de Vienne s'était vue attribuée quatre unités du type Etoile du Nord dont deux avec cuisine.

A new timetable reform for the Arlberg-Orient-Express was implemented on May 15, 1949. Its primary motivation was to save a night on the Paris-Vienna journey. The departure from Paris-Est was thus brought forward by two hours, while in the opposite direction, the arrival was delayed by the same amount. This change resulted in the loss of the connection in Basel with the CB-BC trains from Calais and eliminated the use of the sleeping car between Calais and Vienna; however, this car was now returned to Paris-Est after transiting the Northern Region line. Furthermore, a new Paris-Milan service via Basel and the Gotthard line was established, operated by a mixed upper-class sleeping car (9:00 PM - 1:00 PM). The other car for Milan was extended to Venice. The main train still runs between Paris and Bucharest via Chaumont, Basel, Zurich, Innsbruck, Linz, Vienna and Budapest with a branch from Linz to Prague. The Basel to Vienna section was travelled during the day, the train's composition again includes a CIWL Pullman car (Northern Star type); however, due to insufficient profitability, this service only lasted for the summer of 1949. Thanks to the allocation of a small contingent of 2nd class Pullman cars, the Austrian Railways had already offered such services from the winter of 1946-1947 between Innsbruck and Lindau (trains D 233-232), then between Vienna and Innsbruck in 1948-1949 (trains D 213-218); The CIWL inspection in Vienna had been allocated four units of the Etoile du Nord type, two of which had a kitchen.

A noter que la composition du train est également renforcée entre la Suisse et l'Autriche par des voitures CFF et ÖBB effectuant des parcours intérieurs. Un gain de près d'une heure dans sa marche est à nouveau réalisé à partir du 15 mai 1950. Cette accélération remet alors le train en correspondance à Bâle avec les Rapides CB-BC (Calais - Bâle et Bâle - Calais). Au service du 20 mai 1951, la composition offre les services suivants de voitures-lits ; on trouve ainsi :

It should be noted that the train's make up was also reinforced between Switzerland and Austria with SBB and ÖBB carriages operating on domestic routes. A further reduction of nearly an hour in its journey time was achieved starting May 15, 1950. This acceleration then allowed the train to connect in Basel with the CB-BC Express trains (Calais - Basel and Basel - Calais). For the timetable of May 20, 1951, the consist offered the following sleeping car services:

- un WL du type Y sur Paris - Buchs (ou Innsbruck du 30 juin au 9 septembre),
- un WL du type Z sur Paris - Bucarest,
- un WL du type Y sur Calais - Vienne,
- un WL du type Y sur Paris - Bâle - Milan,
- un WL du type Y sur Paris - Buchs (jusqu'au 29 juin et à partir du 10 septembre) ou Coire (entre le 30 juin et le 10 septembre),
- une voiture-restaurant CIWL sur Bâle - Vienne.

Le reste de la rame comporte du matériel classique à places assises, dont notamment les nouvelles A2½B6myfi DEV U46 se rendant depuis Paris vers Milan, ainsi que des unités roumaines (CFR) ou hongroises (MAV) selon les jours. Le convoi s'ébranle alors de la gare de l'Est à 22 h 15 pour desservir Bâle le lendemain à 5 h 35, puis Milan à 12 h 46, Vienne-Ouest entre 22 h 35 - 23 h 15 et enfin Bucarest à 6 h 50.

The rest of the train consists of conventional seated rolling stock, including the new A2½B6myfi DEV U46 trains running from Paris to Milan, as well as Romanian (CFR) or Hungarian (MAV) units depending on the day. The train departed from Gare de l'Est at 10:15 PM, arriving in Basel the following day at 5:35 AM, then Milan at 12:46 PM, Vienna West between 10:35 PM and 11:15 PM, and finally Bucharest at 6:50 AM.

17 "ARLBERG - ORIENT-EXPRESS"

DELLE - BERNE - INTERLAKEN
 PARIS - BELFORT - BÂLE - ZÜRICH - BUCHS - INNSBRUCK - LINZ - WIEN - BUDAPEST - BUCURESTI
 LONDON - CALAIS
 COIRE
 LUCERNE - MILANO

ms	Nos des trains	I.2.cl.	Nature des services
0	7	22 15	PARIS (Est)
163	↓	1 44	CHAUMONT
143	↓	4 02	BELFORT
2859	↓	5 23	BELFORT
140	↓	5 30	BÂLE
2010	↓	6 02	BELFORT
443	↓	8 34	BERNE
526	↓	9 02	INTERLAKEN(Ost)
0	CB	14 00	LONDON (Victoria)
619	↓	18 45	CALAIS (Maritime)
729	↓	4 01	STRASBOURG
54	↓	6 41	BÂLE
305	↓	8 01	LUCERNE
526	↓	12 01	MILANO (centrale) 500
615	↓	12 46	MILANO (centrale) 500
707	↓	6 44	BÂLE
707	↓	8 10	ZÜRICH (Eng)
707	↓	8 15	SARGANS
579	↓	9 28	SARGANS
707	↓	10 09	COIRE
723	↓	9 40	SARGANS
742	↓	9 53	BUCHS
788	↓	10 23	FELDKIRCH
799	↓	10 40	LANGEN
899	↓	10 43	ST-ANTON
933	↓	11 35	INNSBRUCK
083	↓	11 48	KITZBOHEL
156	↓	12 28	SALFELDEN
037	↓	13 42	SCHWARZACH-ST-VEIT
282	↓	15 05	SALZBURG
346	↓	16 40	LINZ
473	↓	17 46	AMSTETTEN
565	↓	18 10	WIEN (West)
761	↓	19 35	HEGYESHALOM
861	↓	19 40	BUDAPEST (Kalei P.U.)
899	↓	20 32	SZOLNOK
993	↓	22 35	LOKŰSHAZA (H.E.C.)
310	↓	23 15	CURTICI (H.E.O.)
170	↓	23 50	ARAD
140	↓	4 50	SIGHISOARA
140	↓	7 50	ORASUL STALIN
140	↓	8 40	BUCURESTI (Nord)

NATURE DES SERVICES

- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 1) PARIS - BUCHS (INNSBRUCK) (quotidien prolongé sur INNSBRUCK du 30 juin au 9 septembre au départ de Paris).
- « Z » 1.2.cl. (V^{no} 2) PARIS-BUCURESTI (quotidien)
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 3) CALAIS-WIEN (acheminé par train CB de Calais à Bâle).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 4) PARIS-BALE-MILANO (quotidien).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 5) PARIS-BUCHS (quotidien jusqu'au 29 juin et à partir du 10 septembre au départ de PARIS).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 5) PARIS-COIRE (quotidien, circule du 30 juin au 9 septembre au départ de PARIS) (acheminé par train 579 de SARGANS à COIRE, voir les horaires détaillés au tableau 717).
- BALE-WIEN.
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 1) (INNSBRUCK) - BUCHS-PARIS (quotidien, circule au départ d'INNSBRUCK du 1^{er} juillet au 10 septembre).
- « Z » 1.2.cl. (V^{no} 2) BUCURESTI-PARIS (quotidien)
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 3) WIEN-CALAIS (acheminé par train BC de BALE à CALAIS)
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 4) MILANO-BALE-PARIS (quotidien).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 5) BUCHS-PARIS (quotidien, circule jusqu'au 30 juin et à partir du 11 septembre au départ de BUCHS).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 5) COIRE-PARIS (quotidien, circule du 1^{er} juillet au 10 septembre au départ de COIRE) (acheminé par train 598 de COIRE à SARGANS (voir les horaires détaillés au tableau 717)).
- « Y » 1.2.cl. (V^{no} 6) INTERLAKEN-PARIS (quotidien) (sens Paris Interlaken, train 49 voir tableau 300).
- WIEN-BALE

VOIR : Les horaires détaillés des trains dans lesquels sont incorporés les voitures-lits n^{os} 4 et 6 aux tableaux suivants :

- V^{no} 4 - PARIS-BALE-MILANO et vice versa { sur parcours suisse .. 700
- { sur parcours italien .. 500
- V^{no} 6 - PARIS-INTERLAKEN et vice versa { sur parcours français .. 300
- { sur parcours suisse .. 718

VOIR : Les suppléments à percevoir pages 216 à 218.
 Les taxes de location par place réservée à l'avance pages 249 et 250.
 Les renseignements relatifs aux passeports page 10.

PRIX DES REPAS (vin non compris)

	En SUISSE (fr. suisses)	En AUTRICHE (schillings)
WAGON-RESTAURANT		
Premier déjeuner	2 00	9 00
Mest Résultat	4 50	30 00
Déjeuner ou dîner	5 00	30 00

Service de l'été 1951

Fusion de convois sur les parcours français en 1954

The merging of the trains on the French routes in 1954

Dans les comptes du train et donc sa rentabilité, le développement constant des transports aériens pèse de plus en plus lourdement. A compter du 17 mai 1953, l'accès aux voitures-lits ayant des compartiments de 3^{ème} classe se fait avec un billet de 3^{ème} classe et non de 2^{ème} classe jusque-là. Devant la baisse de la fréquentation des voitures-lits, après la limitation à Milan de l'unité saisonnière pour Venise effectuée en 1952, on le fusionne, en date du 23 mai 1954, avec les express n° 49-48 entre Paris

et Bâle et vice-versa, tandis qu'on limite ses circulations vers l'Italie à la seule saison d'été. Une exception reste toutefois consentie lors des périodes de fort trafic où l'on conserve la mise en route de deux circulations distinctes. Il est en outre admis de façon définitive des voyageurs de 3^{ème} classe en places assises dans sa composition. Au départ de la capitale française, une partie du trafic vers l'Italie se voit ainsi détournée par la ligne impériale puis par celle du Jura via Vallorbe.

In the train's accounts, and therefore its profitability, the constant growth of air transport was having an increasingly significant impact. From May 17, 1953, access to sleeping cars with 3rd-class compartments required a 3rd-class ticket, not a 2nd-class one as before. Faced with declining ridership in the sleeping cars, following the 1952 limitation of the seasonal service to Venice in Milan, it was merged on May 23, 1954, with express trains Nos. 49-48 between Paris and Basel and vice versa, while its services to Italy were restricted to the summer season only. An exception was made, however, during periods of high traffic, when two separate services were maintained. Furthermore, 3rd-class passengers were permanently permitted to be seated within the train's passenger capacity. From the French capital, part of the traffic towards Italy was thus diverted via the imperial line and then via the Jura line through Vallorbe.

La contrainte du double horaire de circulation liée au rassemblement des rapides n° 7 et 8 avec les express n° 49 et 48 provoque quelques réclamations de voyageurs ayant raté leur train. Les représentants français à la CEH tenue à Wiesbaden à l'automne 1955, proposent de reporter pendant les périodes de faible trafic, la composition de l'« Arlberg-Orient-Express » sur celle également en perte de vitesse de l'« Orient-Express », cette modification entraînant le passage par Nancy et Strasbourg avant de gagner Mulhouse. Si entre le 3 juin et le 29 septembre 1956, il demeure inchangé, avec un transit normal par la ligne n° 4, il bascule le 30 septembre sur la ligne n° 1. Ses horaires de remise à Bâle restent les mêmes au prix d'un départ avancé à 20 h 25. Pour renforcer l'offre vers une clientèle cherchant des voyages plus économiques, une voiture-couchettes B9c9myfi DEV de 2^{ème} classe est mise en route entre Paris et Vienne. A l'été 1956, service caractérisé par la suppression des compartiments de 3^{ème} classe, la CIWL met en circulation entre Paris et Coire l'une des nouvelles voitures-lits du type P à caisse en acier inoxydable. Entre Vienne et Bâle, la restauration est alors confiée aux représentantes de la série WR n° 4255 à 4264 livrées en 1950. Peu de modifications sont ensuite enregistrées jusqu'à la fin des années 1950. Sur les voies ferrées yougoslaves, on observe, en 1957 et après Belgrade, la réunion du train avec le « Pannonia-Express » (Berlin - Bucarest).

The constraint of the double timetable due to the merging of express trains Nos. 7 and 8 with express trains Nos. 49 and 48 led to some complaints from passengers who missed their trains. French representatives at the European Commission meeting held in Wiesbaden in the autumn of 1955 proposed that, during periods of low traffic, the composition of the "Arlberg-Orient-Express" be combined with that of the also declining "Orient-Express." This change entailed a route through Nancy and Strasbourg before reaching Mulhouse. While the route remained unchanged between June 3 and September 29, 1956, with normal transit via line No. 4, it switched to line No. 1 on September 30. Its departure times in Basel remained the same, with an earlier departure at 8:25 p.m. To enhance service for customers seeking more economical travel, a second-class sleeper car, B9c9myfi DEV, was introduced between Paris and Vienna. In the summer of 1956, a service characterized by the elimination of third-class compartments, the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) introduced one of its new P-type sleeping cars with a stainless steel body between Paris and Chur. Between Vienna and Basel, the

refurbishment of the cars from the WR series, numbers 4255 to 4264, delivered in 1950, was entrusted to them. Few modifications were made until the end of the 1950s. On the Yugoslavian railways, in 1957, after Belgrade, the train was combined with the Pannonia Express (Berlin-Bucharest).

Toutefois le 31 mai 1959, la voiture de 1^{ère} classe circulant toute l'année auparavant ne voit ses prestations confirmées que pendant l'été et en haute saison d'hiver. En contrepartie, pour suivre les changements d'habitude de la clientèle désirant de plus en plus voyager couché certes, mais de façon moins chère, la voiture-couchettes de 2^{ème} classe circulant sur Paris - Vienne est remplacée pendant les autres périodes par une voiture-couchettes mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe.

However, on May 31, 1959, the first-class carriage, which had previously operated year-round, was only confirmed to run during the summer and peak winter seasons. In response, to accommodate changing customer habits—customers increasingly wanting to travel lying down, but at a lower cost—the second-class sleeping car operating on the Paris-Vienna route was replaced during other periods by a mixed first- and second-class sleeping car.

Comme on pouvait s'y attendre, le double acheminement au départ de la gare de Paris-Est donne naissance à de nouvelles réclamations relayées par des plaintes des Chemins de fer suisses (CFF) et autrichiens (OBB). Pour y mettre fin, l'acheminement se retrouve à nouveau basculé sur la ligne n° 4 à longueur d'année à partir du 29 mai 1960. Conséquence de la lente désaffection de la clientèle au long cours, la tranche internationale se réduit à seulement une voiture-lits Paris - Bucarest et à une voiture-couchettes mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe sur Paris - Vienne. Une telle composition ne pouvant circuler en solo pour des motifs économiques évidents, les rapides n° 7 et 8 disparaissent définitivement des indicateurs Chaix et les deux voitures survivantes sont reversées en France sur les express n° 49-48 accélérés. Une année plus tard, le 28 mai 1961, les voitures directes Paris - Vienne et Bâle - Bucarest sont remplacées par une unité sur Paris - Bucarest et une sur Bâle - Vienne, ceci afin d'accorder une certaine compensation aux Chemins de fer roumains après l'arrêt de l'« Orient-Express » au-delà de Vienne.

As expected, the double routing from Paris-Est station gave rise to further complaints, echoed by the Swiss Federal Railways (SBB/CFF) and the Austrian Federal Railways (OBB). To resolve this, the route was once again switched to line no. 4 for year-round service starting May 29, 1960. As a consequence of the gradual decline in long-distance passenger numbers, the international service was reduced to just one sleeping car on the Paris-Bucharest route and one mixed first- and second-class couchette car on the Paris-Vienna route. Since such a train could not operate independently for obvious economic reasons, express trains nos. 7 and 8 were permanently removed from the Chaix timetables, and the two remaining cars were reassigned to the accelerated express trains nos. 49-48 in France. A year later, on May 28, 1961, the direct Paris-Vienna and Basel-Bucharest carriages were replaced by one unit on Paris-Bucharest and one on Basel-Vienna, in order to provide some compensation to the Romanian Railways after the cessation of the "Orient-Express" beyond Vienna.

L'« Arlberg-Express » et son déclin - *The Decline of the Arlberg Express*

En raison du faible nombre de voyageurs effectuant le voyage de bout en bout entre Paris et Bucarest, on supprime les dernières courses lointaines en voitures-lits et en voitures classiques à compter du 27 mai 1962. Le train porte désormais le nom simplifié d'« Arlberg-Express » suite à un parcours limité entre Paris et Vienne. Pour réduire les inconvénients de cette mesure, une voiture directe Bâle - Bucarest était en contrepartie incluse dans les trains « Wiener-Walzer » sur les CFF et les OBB ; la relation était donc maintenue par une correspondance entre les trains n° 43 et 42 à Bâle. Au départ de Paris-Est, il ne subsiste que deux voiture-lits du type Y se rendant vers Milan et Vienne.

Due to the low number of passengers making the journey between Paris and Bucharest, the last long-distance services in sleeping cars and conventional carriages were discontinued on May 27, 1962. The train was then renamed the "Arlberg-Express" following a reduced route between Paris and Vienna. To mitigate the inconvenience of this change, a direct Basel-Bucharest carriage was included in the "Wiener-Walzer" trains on the SBB and ÖBB lines; the service was thus maintained by a connection between trains 43 and 42 in Basel. From Paris-Est, only two Y-type sleeping cars remained, running to Milan and Vienna.

Devenu un anonyme convoi nocturne, l'« Arlberg-Express » n° 469-468 perd un peu plus de son aura le 29 mai 1983 suite à la limitation de son parcours à Innsbruck. Point d'orgue d'une longue décadence, le 2 juin 1991, les trains « Arlberg-Express » n° 469-468 sont supprimés entre Zürich et Innsbruck et perdent leur dénomination.

Having become an anonymous night train, the "Arlberg-Express" Nos. 469-468 lost even more of its prestige on May 29, 1983, following the shortening of its route to Innsbruck. The culmination of a long decline came on June 2, 1991, when the "Arlberg-Express" trains Nos. 469-468 were discontinued between Zurich and Innsbruck and lost their name.

L'appellation d'« Arlberg-Express » connaît cependant un sursis pour être confiée à une paire de relations saisonnières de fin de semaine allant de Paris-Est à Zell am See, et reprises dans les indicateurs sous les n° 1168-1169. Cette heureuse initiative réalisée pour les horaires de l'hiver 1991-1992, permet de ne pas faire tomber tout de suite dans l'oubli le souvenir de ce convoi au passé prestigieux. Durant le service de l'hiver 1996-1997, ce train achemine même une voiture-couchettes de la SNCB qui établit une liaison directe entre Bruxelles et Innsbruck. Ne répondant pas aux attentes des administrations ferroviaires en termes de fréquentation, l'« Arlberg-Express » voit ses circulations supprimées au printemps 1998, et une page se tournait encore pour un autre grand train de légende.

The name "Arlberg-Express" was, however, granted a reprieve, being entrusted to a pair of seasonal weekend services running from Paris-Est to Zell am See, listed in the timetables as numbers 1168-1169. This welcome initiative, implemented for the winter 1991-1992 timetable, prevented the memory of this train with its prestigious past from fading into oblivion. During the winter 1996-1997 service, this train even hauled a sleeping car belonging to the Belgian National Railways (SNCB), establishing a direct connection between Brussels and Innsbruck. Failing to meet the railway authorities' expectations in terms of ridership, the "Arlberg-Express" saw its services discontinued in the spring of 1998, and yet another chapter closed for another legendary train.

Annexe sur les matériels CIWL Annex of the CIWL rolling stock used

Hiver 1945-1946 :

- Paris-Lyon - Vienne n° 7-8 trihebdomadaire WL Z n° 3036, 3314, 3316, 3320 à 3323, réserve à Innsbruck, WR n° 4201, 4202, 4208, 4218,
- Paris-Lyon - Prague n° 7-8 trihebdomadaire WL Z n° 3324 à 3326, 3332, 3335,

Eté 1946 :

- Paris-Lyon - Vienne n° 7-8 WL Z n° 3034, 3036, 3048, 3314, 3321, WR n° 4201, 4202, 4209,
- Paris-Lyon - Prague n° 7-8 WL Z n° 3316, 3320, 3322, 3323, 3325, 3334, 3337, réserve à Innsbruck,

Hiver 1946-1947 :

- Innsbruck - Lindau D 233-232 WP 2^{ème} classe n° 4127,
- Paris - Budapest WL type Z n° 3316, 3325, 3336, WL type ST n° 2782, 2786,
- Paris - Vienne WL type Z n° 3314, 3320, 3321, 3326, 3337, WL type ST n° 2652, 2918,
- Paris - Prague WL type Z n° 3323, 3324, 3327, 3340,
- Paris - Buchs WL type Z 3036,
- Paris - Berne WL type Y n° 38833, 3837, 3840,
- Paris - Innsbruck WR n° 4202 à 4204, 4210,
- Innsbruck - Vienne WL n° 3312, 3337,
- Innsbruck - Vienne WR n° 4070 ex WP, 4208, 4211.

Eté 1947 :

- Calais - Vienne CB/7-8/BC WL Y n° 3594 à 3598,
- Paris - Vienne n° 7-8 WL Y n° 3828, 3829, 3832, 3834,
- Paris - Buchs n° 7-8 WL Y n° 3685, 3689,
- Paris - Berne n° 7-8 WL Y n° 3618, 3619, 3839,
- Paris - Prague WL Z n° 3326, 3327, 3332, 3335,
- Paris - Bucarest WL Z n° 3316, 3323 à 3325, WL ST n° 2775, 2779, 2782, 2786, 2918, 2934, 2942,
- Salzburg - Bâle Lx111-Lx112 WR n° 3696, 4201, 4208, 4211, 4216 (pool avec Vienne - Salzburg D224-D225),

Hiver 1947-1948 :

- Calais - Vienne CB/7-8/BC WL Y n° 3595, 3597 à 3599, 3607,
- Paris - Vienne n° 7-8 WL Y n° 3604, 3723, 3739, 3759,
- Paris - Buchs n° 7-8 WL Y n° 3717, 3719,
- Paris - Berne n° 7-8 WL Y n° 3737, 3834, 3839,
- Paris - Prague WL Z n° 3316, 3322 à 3325,
- Paris - Bucarest WL Z ou WL ST,
- Budapest - Paris (facultative) WL S,
- Vienne - Innsbruck WL Z n° 3312, 3657,
- Salzburg - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, 4216,

Eté 1948 :

- Vienne - Innsbruck D 213-218 WP 2^{ème} classe n° 4126, 4127, WPC 2^{ème} classe n° 4093, 4102.
- Paris - Vienne WL type Y n° 3622, 3623, 3723, 3725,
- Paris - Budapest - Bucarest WL type ST n° 2809, 2883, 3301, 3458, WL type Z n° 3322 à 3324, 3326, 3336,
- Paris - Prague WL type S2 n° 2706, 2890,
- Paris - Buchs WL type Y n° 3607, 3692, 3719,

- réserve WL type Z n° 3662,
- Vienne - Innsbruck WL type Z n° 3312, 3657,
- Salzburg - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, 4215, 4251 (pool avec Vienne - Salzburg).

Hiver 1948-1949 :

- Vienne - Innsbruck D 213-218 WP 2^{ème} classe n° 4126, 4127, WPC 2^{ème} classe n° 4093, 4102.
- Paris - Buchs WL type Y n° 3588, 3725, 3740,
- Paris - Vienne WL type Y n° 3589, 3603, 3607, 3622, 3624,
- Paris - Prague WL type ST n° 2918, 2919, 2924,
- Paris - Budapest (quadrihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL type ST n° 2928, 2933, 2964, 3301, 3304, 3411, 3412, 3419,
- Vienne - Innsbruck WL type Z n° 3312, 3657,
- Salzburg - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, 4216, 4070 (ex WP).

Eté 1949 :

- Paris - Budapest (quadrihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL ST n° 2777, 2786, 2790, 2791, 2806, 2809, 2903,
- Paris - Vienne WL Y n° 3588, 3589, 3603, 3605,
- Paris - Buchs ou Coire WL Y n° 3816, 3817, 3824, 3826,
- Paris - Milan WL Y n° 3820, 3841,
- Paris - Interlaken WL Y n° 3827, 3828, 3833,
- réserve Vienne WL S bois n° 2638, WL S2 n° 2645,
- Vienne - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, WP 2^{ème} classe n° 4121, 4126, 4127,

Hiver 1949-1950 :

- Paris - Budapest (quadrihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL S,
- Paris - Buchs ou Coire WL Y,
- Paris - Milan WL Y,
- Paris - Interlaken WL Y,
- Vienne - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, 4216,

Eté 1950 :

- Paris - Buchs - Vienne WL Y,
- Paris - Coire WL Y,
- Vienne - Calais WL Y,
- Vienne - Bâle WR n° 4201, 4208, 4211, 4216,

Hiver 1950-1951 :

- Paris - Buchs WL Y,
- Paris - Coire WL Y,
- Paris - Budapest WL Z,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL Y,
- Vienne - Bâle WR n° 4255 à 4259,

Engadine CE-EC :

- Calais - Coire et Interlaken F n° 1283, 1284, 1292, 1294,

Eté 1951 :

- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Buchs WL Y,

- Paris - Coire WL Y,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL type Y,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1951-1952 :

- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Buchs (Innsbruck) WL type Y,
- Paris - Coire WL Y,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL type Y,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1952 :

- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Buchs (Innsbruck) WL type Y,
- Paris - Bucarest WL type Z,
- Vienne - Calais WL type Y,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1952-1953 :

- Paris - Buchs (Coire) WL type Y,
- Paris - Buchs (Innsbruck) WL type Y,
- Paris - Bucarest WL type Z,
- Paris - Milan WL type Y,
- Vienne - Calais WL type Y,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1953 :

- Paris - Innsbruck WL YT,
- Paris - Buchs (Coire) WL Y 40,
- Paris - Lucerne WL Y 40,
- Paris - Vienne - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1953-1954 :

- Paris - Innsbruck WL type YT n° 3713, 3717, 3720, 3759,
- Paris - Buchs (Coire) WL type Y,
- Paris - Lucerne WL type Y,
- Paris - Vienne - Bucarest WL type Z n° 3037, 3316, 3317, 3325, 3327, 3334, 3339,
- Vienne - Calais WL type YT n° 3704, 3707, 3708, 3716, 3750,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1954 :

- Paris - Innsbruck WL type YT,
- Paris - Buchs (Coire) WL type Y,
- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Vienne - Bucarest WL type Z,
- Vienne - Calais WL type YT,

- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1954-1955 :

- Paris - Innsbruck WL type YT,
- Paris - Buchs (Coire) WL type Y,
- Paris - Vienne - Budapest - Bucarest WL type Z,
- Vienne - Calais WL type YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1955 :

- Paris - Innsbruck WL type YT n° 3932, 3933,
- Paris - Buchs (Coire) WL type Y n° 3960 à 3962,
- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Vienne - Budapest - Bucarest WL type Z n° 3037, 3316, 3318, 3322, 3325, 3327, 3334, 3335,
- Vienne - Calais WL type YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1955-1956 :

- Paris - Innsbruck WL type YT,
- Paris - Buchs (Coire) WL type Y,
- Paris - Vienne (hebdomadaire) - Budapest (trihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL type Z,
- Vienne - Calais WL type YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1956 :

- Paris - Coire WL type P,
- Paris - Buchs WL type YT,
- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Budapest (quadrihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL type Z,
- Vienne - Calais WL type YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1956-1957 :

- Paris - Coire WL type P,
- Paris - Buchs WL type Y,
- Paris - Budapest (quadrihebdomadaire) - Bucarest (trihebdomadaire) WL type Z,
- Vienne - Calais WL type YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1957 :

- Paris - Coire WL P,
- Paris - Buchs WL Y,
- Paris - Milan WL Y
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL YT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1957-1958 :

- Paris - Coire WL P,
- Paris - Coire WL Y ord,
- Paris - Innsbruck WL YT,

- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL ZT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1958 :

- Paris - Coire WL P,
- Paris - Buchs WL Y,
- Paris - Milan WL Y
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL ZT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1958-1959 :

- Paris - Coire WL P,
- Paris - Innsbruck WL YT,
- Paris - Coire WL Y ord,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL ZT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1959 :

- Paris - Coire WL P,
- Paris - Buchs WLYT,
- Paris - Milan WL Y,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Calais WL ZT,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1959-1960 :

- Paris - Innsbruck WL YT,
- Paris - Coire WL type YT,
- Paris - Coire WL type Y,
- Paris - Bucarest WL Z,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1960 :

- Paris - Coire WL type P,
- Paris - Coire WL type YT,
- Paris - Bucarest WL type Y,
- Paris - Milan WL type Z,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1960-1961 :

- Paris - Coire WL type P,
- Paris - Bucarest WL type Y,
- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1961 :

- Paris - Coire WL type YT,
- Paris - Milan WL type Y,
- Paris - Bucarest WL type Z,

- Vienne - Bâle WR 46 places.

Hiver 1961-1962 :

- Paris - Coire WL type YT,

- Paris - Bucarest WL type Y,

- Vienne - Bâle WR 46 places.

Eté 1962 : « Arlberg-Express »

- Paris - Milan WL type Y,

- Paris - Vienne WL type Y,

- Vienne - Bâle WR 46 places.

Letters from our correspondents:

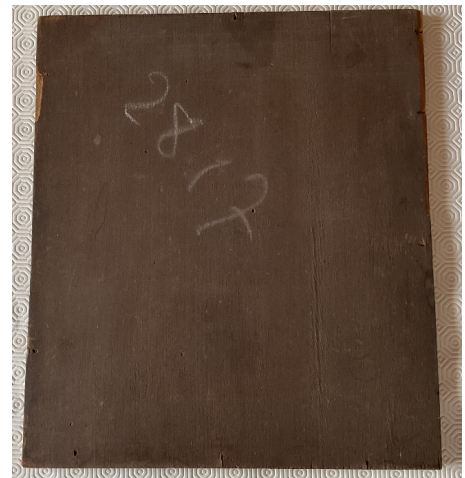
Lee Warham has written to us and presented two inlaid panels, but their installation in the respective carriages still raises questions. Perhaps one of our readers has an answer. Lee writes: "I would like to have the panels restored, so any information you can give me would be very helpful, as I want the restoration to be as accurate and correct as possible."

The first panel probably comes from carriage 3580, a dining car from the 3578-3587 series, built in 1928 by EIC Aytré, and is in the style of black Chinese lacquer panels with inlay work. The museum carriage 3585 of the Chemin de fer Touristique du Vermandois features panels in the same style but with different motifs. And: the panels there between the windows are twice as high as the one in question. The dimensions of this panel are 500 mm wide and 300 mm high. The question is: where in the carriage could these have been installed?



The second panel comes from a type S2 sleeping car built in 1926: Lee writes, "The inlay panel has the following details: It is in fairly good original condition for its age and only needs to be cleaned up and re-polished. It is slightly more than 10 mm thick and has a small mark of approx. 5 mm on the front edge, where a mounting frame probably bordered the edge of the front. The number 2817 is inscribed on the back. It is one of the models in the 2789 to 2818 series, which were manufactured in Nivelles, Belgium, in 1926. As far as I know, three main decorative patterns were used: contrasting veneer patterns, stylised flowers and a Louis XVI-style design, like this one."

One of the photos shows a measuring stick; the panel is approximately 43 cm high. Here, too, the installation location is still unclear; various wall and door panels could be possible, possibly even in one of the washrooms that used to be located between two compartments in the carriages (until they were converted). About the pictures:



If someone has an answer please contact us under [amis-des-wagons-lits \[at\] posteo.com](mailto:amis-des-wagons-lits@posteo.com), we will forward all information to Lee.

Letters from our correspondents:

Marc Stegeman wrote:

Good afternoon, Dirk (& Chris).

I was intrigued to search for photo's of the old Brindisi harbour station "stazione porto" after reading Le « Bombay-Express » (1897-1939)" by Jean-Marc Dupuy in AWLN No.30.

See <https://vastoabruzzo.blogspot.com/2023/10/la-ferrovia-adriatica-1863.html> eventhough it's in Italian and I find it difficult to read.

This blog was posted on 31-10-2023 by Filippo Marino and he referred to "Mondo Ferroviario" magazine No.342, pp.14-19.

It is about an "Idillio ferroviario ovvero quattro risate con la Valigia delle Indie" by C.Pedrazzini.

Best regards,

Marc Stegeman

Another mail from Marc Stegeman:

From our Dutch National Library, via <https://www.delpher.nl/>, I found digitized magazine "De Reclame" (the advertisement, mostly intended for advertisement companies).

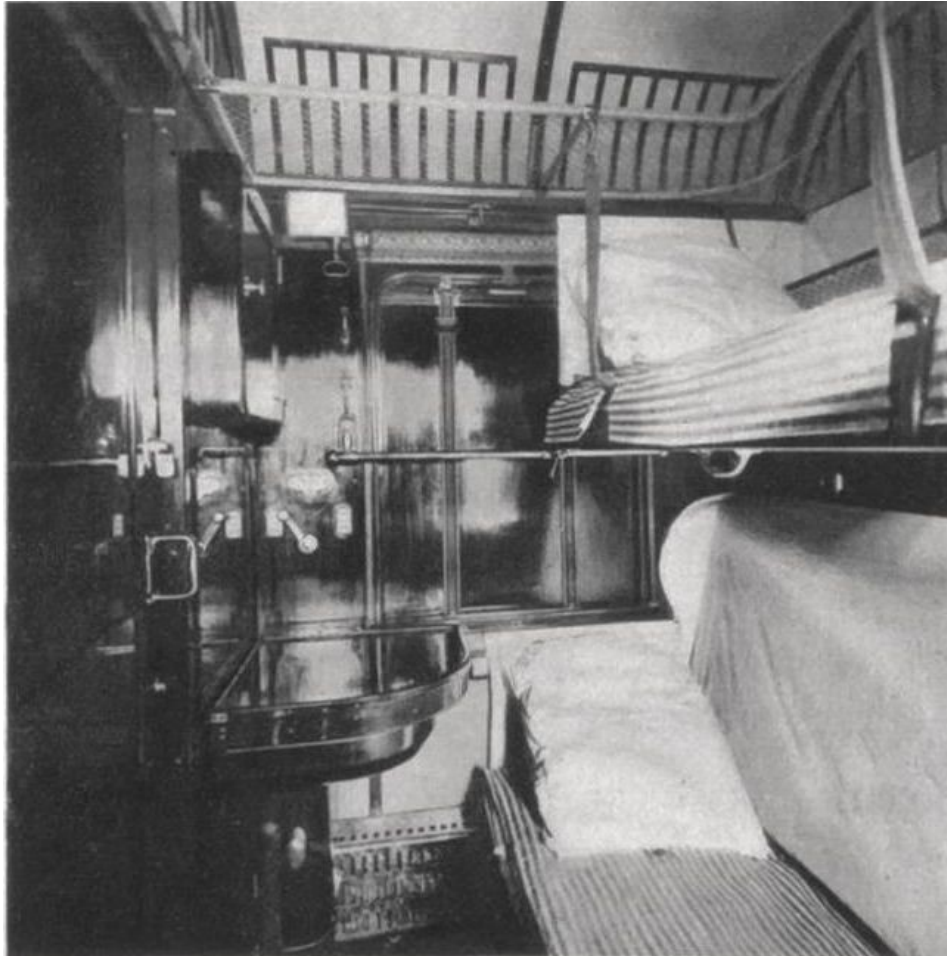
In 'De Reclame' issue april 1931 was printed the text below, and attached scan of interior photo's. These show details of the new luxurious Pullman WL & Pullman rolling stock. Of course, the „voitures couchettes-toilette”, although first class, may have been slightly less luxurious.

(Editor's Note: Text of publication translated into english)

„NEW COACHES FROM THE PLM

The P.L.M. has introduced new 'voitures couchettes-toilette' coaches, which offer a high level of comfort and are certainly worth bringing to the attention of the travelling public. Couchettes-toilette are like ordinary 1st class carriages, divided into two half-compartments, each with two beds, which are separated from each other by a door that can remain open if you want to use the two as one. Each of these two compartments has a separate washroom. For overnight stays, the conductor converts the regular seats into beds. This means that there are either two beds in each compartment or one, depending on your preference.

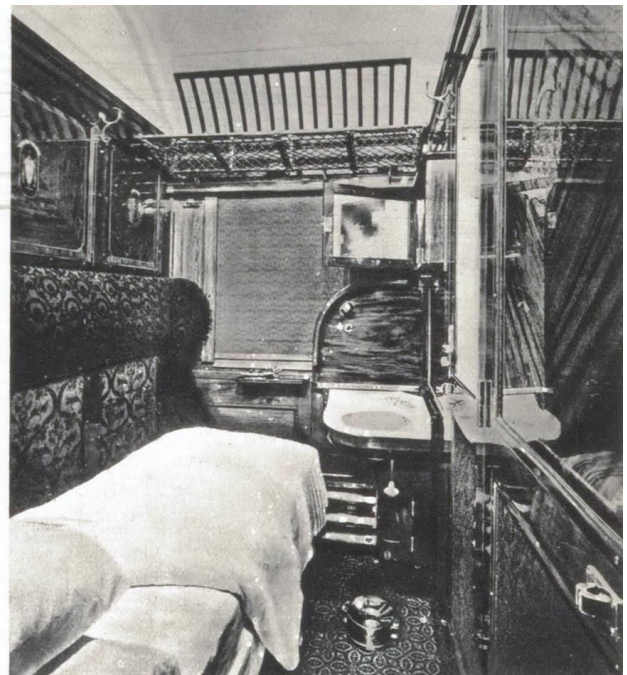
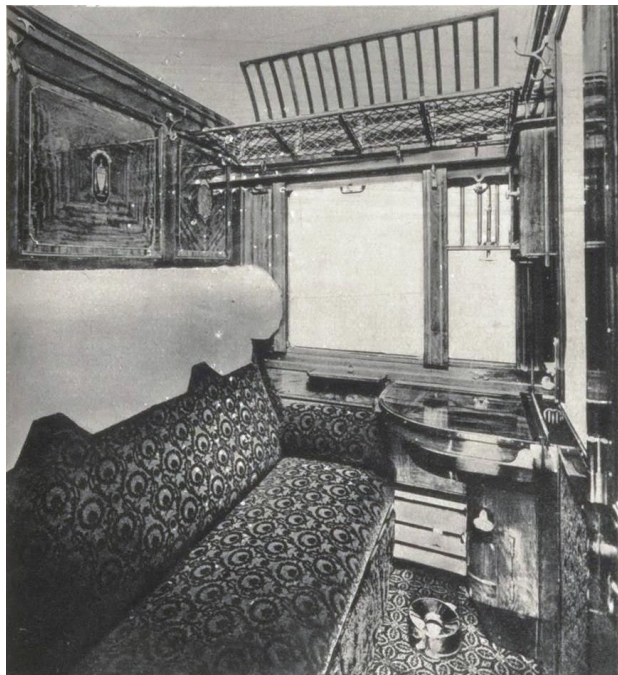
As in the regular Wagons-Lits sleeping cars, in the case of two sleeping places in one halfcompartment, these beds are located one above the other. No blankets are provided, only a pillow and a kind of sheet over the mattress. Small electric lights have been installed in various places, and the toilets are also very practical and take up very little space. The Paris-Orléans, the Nord and other railway companies, as well as the Cie. Internationale des Wagons Lits, have also introduced new sleeping and ordinary saloon carriages that make travelling in France and on the major international routes a real pleasure.

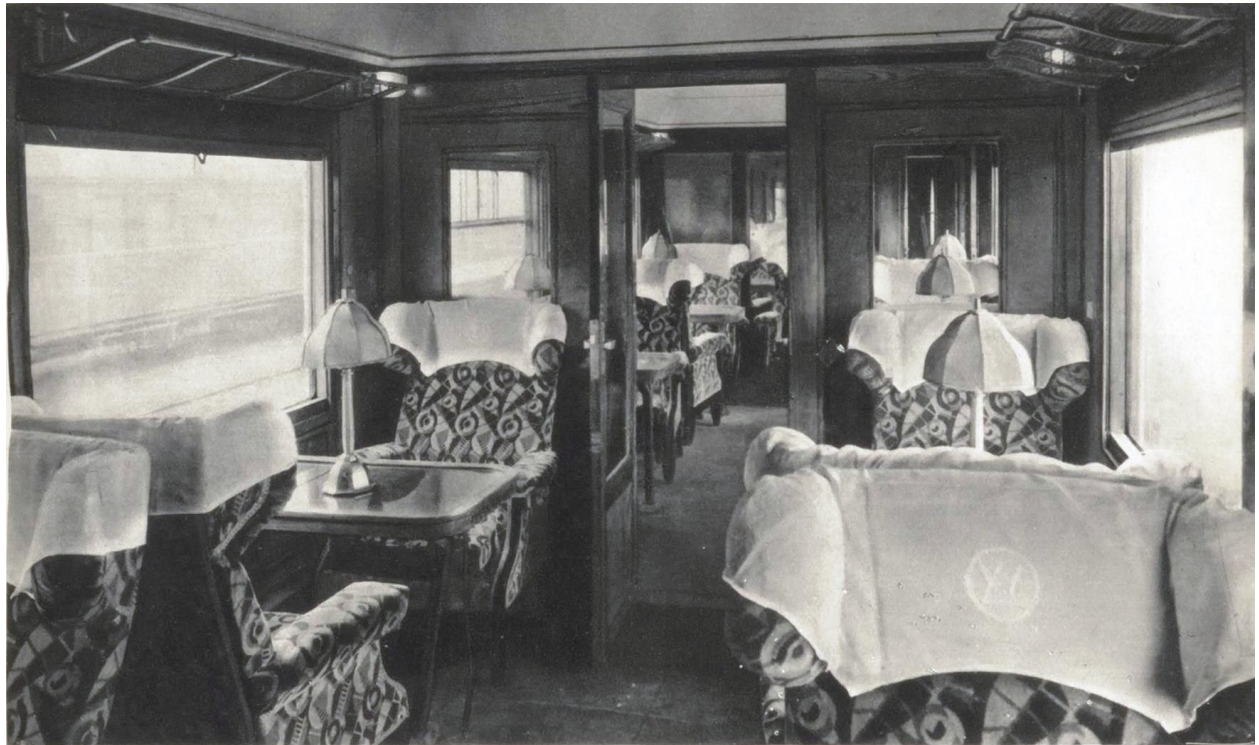


Latest Sleeping and Pullman Carriages of the Wagons-Lits

For the interior of these carriages, see the illustrations printed herein, and for further information, please contact the Wagons-Lits Offices (also Cook & Son), the major travel agencies and the french railways office in The Hague."

Ed.: Compartment of a PLM 'Voiture Couchette Toilette' (above) an S sleeping car (below)





Ed.: Pullman Côte d'Azur interior

In addition, Jean-Marc Dupuy sent two extracts from the service records of the "voitures-restaurant 'rouges' DEV U62-63 and 65" which he discussed in the last issue (No. 31):

WAGONS-RESTAURANTS (I)		
<u>INSPECTION EST</u>		
<u>56 pl.</u>		
Paris-Strasbourg	I3-I2	2
<u>52 pl. rouges</u>		
Paris-Strasbourg	I-4	}
" - "	3-2	
" - "	7-8	I
" -Mulhouse-Bâle Paris 57 HLP	51-56	2
" -Luxembourg	225-222	2
" -Zurich	65-66	I
<u>L.S. rouge</u>		
Paris-Strasbourg	II-I4	I
" -Longwy	229-230	I
		<hr/>
		I2

Hiver 1969-1970

WAGONS-RESTAURANTS (I)

INSPECTION EST

52 pl. rouges

Paris	- Strasbourg	I-4)	2
"	- "	3-2		
"	- "	(sauf D. et Fêtes)	7-8	I
"	- Mulhouse-Bâle-Paris	57-56		2
"	- Luxembourg	223-222		2
"	- Zurich	"Arbalète"	65-66)
"	- Bâle	" "	" "	
"	- Francfort	"Goethe"	5I-50	

Hiver 1970-1971

La Flèche d'Or – Golden-Arrow 1946-1969

by Jean-Marc Dupuy

Dès la fin des combats en Europe, diverses conférences étudient les reprises des grandes relations internationales entre les capitales européennes. Ainsi, au cours de celle se déroulant à Bruxelles entre les 22 et 24 octobre 1945, les délégués donnent le feu vert pour la remise en route de la « Flèche d'Or », liaison de luxe avant 1939 unissant les capitales française et anglaise et assurée par des matériels Pullman de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL).

As soon as the fighting in Europe ended, various conferences studied the resumption of major international relations between European capitals. Thus, during the one taking place in Brussels between October 22 and 24, 1945, the delegates gave the green light for the resumption of the "Golden Arrow", a luxury link before 1939 uniting the French and English capitals and operated by Pullman carriages of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL).

Grâce à des travaux de reconstruction et de déminage des installations portuaires du port de Calais menés assez rapidement, la reprise des services peut être inaugurée le vendredi 12 avril 1946. Le rétablissement de ce train rapide prenant dans les indicateurs horaires les n° 19 et 32 devient aussi réalité grâce à la remise en service du paquebot anglais Canterbury pour la traversée maritime du détroit entre Calais et Douvres. La gare maritime de Calais avait été sommairement reconstruite en trois mois avec des bâtiments provisoires en bois. Les rotations commerciales débutent le lundi 15 avril et 359 voyageurs sont comptés le premier jour.

Thanks to the rapid reconstruction and demining of the port facilities at Calais, services resumed on Friday, April 12, 1946. The reinstatement of this express train, designated as numbers 19 and 32 in the timetable, also became a reality thanks to the return to service of the British passenger ship Canterbury for the crossing of the Channel between Calais and Dover. The Calais maritime station had been hastily rebuilt in three months using temporary wooden buildings. Commercial services began on Monday, April 15, and 359 passengers were counted on the first day.

Une résurrection attendue - An expected resurrection

La rame française tractée par une Pacific 2-231 E se compose notamment de trois à quatre voitures Pullman de 1^{ère} classe, d'une voiture-restaurant de la CIWL et de plusieurs voitures métalliques Nord à places assises de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe (3 ou 4 mixtes A4B4myfi en général).

The French train hauled by a Pacific 2-231 E consists in particular of three to four 1st class Pullman cars, a CIWL restaurant car and several Nord metal cars with 1st and 2nd class seats (3 or 4 mixed A4B4myfi in general).

A l'été 1946, afin d'améliorer les correspondances pour les voyageurs ayant utilisé la « Flèche d'Or », on décide de prolonger l'un des voitures Pullman jusqu'en gare de Paris-Lyon. Cette particularité éphémère ne dure que durant ce service. La traction des navettes de jonction entre la gare du Nord et celle de Paris-Lyon se voit confiée à des machines 140 G américaines (Pershing). Dans le sens impair, la rame quitte Paris-Lyon à 10 h 14 pour rebrousser à Paris-Nord entre 10 h 50 et 11 h 35 et atteindre Calais-Maritime à 15 h 30. Les formalités douanières et de police durent une heure environ et le paquebot part à 16 h 30 pour une traversée d'une heure et vingt minutes en direction de Douvres. Le train des British Railways (BR) en repart une heure plus tard (18 h 50) pour gagner Londres à 20 h 35 (retour Londres 10 h 00, Douvres 11 h 40 - 12 h 30, Calais-Maritime 13 h 50 - 14 h 47, Paris-Nord 18 h 45 - 19 h 00 et Paris-Lyon 19 h 35). Le train achemine aussi une voiture-lits Lx16 (prise parmi le numéros 3498, 3499, 3501, 3506, 3528, 3535 gérées par Calais) et une A4B4myfi Nord assurant une relation depuis Calais vers Milan et remises à Paris-Lyon sur le « Simplon-Orient-Express » n° 5-6. La restauration est assurée entre Paris-Nord et Calais-Maritime par l'une des trois WR n° 3636, 3996, 3997.

In the summer of 1946, to improve connections for passengers using the "Golden Arrow," it was decided to extend one of the Pullman cars to Paris-Lyon station. This temporary arrangement lasted only for that service. The connecting shuttles between Gare du Nord and Paris-Lyon were hauled by American 140 G (Pershing) locomotives. Travelling in the odd-numbered direction, the train departed Paris-Lyon at 10:14 a.m., reversed direction at Paris-Nord between 10:50 a.m. and 11:35 a.m., and arrived at Calais-Maritime at 3:30 p.m. Customs and police formalities took approximately one hour, and the liner departed at 4:30 p.m. for a one-hour and twenty-minute crossing to Dover. The British Railways (BR) train departs an hour later (6:50 PM) to reach London at 8:35 PM (return to London at 10:00 AM, Dover at 11:40 AM - 12:30 PM, Calais-Maritime at 1:50 PM - 2:47 PM, Paris-Nord at 6:45 PM - 7:00 PM and Paris-Lyon at 7:35 PM). The train also carries an Lx16 sleeping car (taken from numbers 3498, 3499, 3501, 3506, 3528, 3535 operated by Calais) and an A4B4myfi Nord operating a service from Calais to Milan and handed over at Paris-Lyon to the "Simplon-Orient-Express" No. 5-6. Catering is provided between Paris-Nord and Calais-Maritime by one of the three WRs n° 3636, 3996, 3997.

Le 7 octobre 1946 constitue une date importante pour l'histoire de cette relation. En effet, sur le parcours continental, la « Flèche d'Or » n° 32 et 19 renoue avec son statut de train de luxe grâce à une composition formée uniquement de voitures Pullman et d'A8myfi Nord. Entre Paris-Nord et Calais-Maritime, elle est également dédoublée par le « Calais-Méditerranée-Express » prenant le n° 69 à l'aller et le n° 82 au retour ; ce train achemine la voitures-lits Calais - Rome (WL Lx16 n° 3480, 3501, 3502, 3504, 3526, 3527) du « Simplon-Orient-Express » et les deux voitures-lits Calais - Vintimille n° 3-4 (WL Lx16 n° 3492, 3503, 3506, 3541, WL Lx20 n° 3523, 3525, 3530, 3534) du « Calais-Méditerranée-Express ». La restauration est alors assurée en alternance par l'un des trois WR 2766, 3697, 4034 (ex WPC). Le temps de trajet s'élève à huit heures entre Paris (12 h 00), Calais-Maritime (15 h 36 - 16 h 15), Douvres (17 h 35 - 18 h 20) et Londres (20 h 00), le retour s'effectuant entre 10 h 00 et 17 h 50. Le service maritime est alors confié aux bons soins du paquebot Invicta.

October 7, 1946, is an important date in the history of this relationship. Indeed, on the continental route, the "Golden Arrow" No. 32 and 19 regained its status as a luxury train thanks to a made up entirely of Pullman and A8myfi Nord carriages. Between Paris-Nord and Calais-Maritime, it was also doubled by the "Calais-Méditerranée-Express" taking No. 69 on the outward journey and No. 82 on the return journey; This train carries the Calais-Rome sleeping cars (WL Lx16 nos. 3480, 3501, 3502, 3504, 3526, 3527) of the "Simplon-Orient-Express" and the two Calais-Ventimiglia sleeping cars nos. 3-4 (WL Lx16 nos. 3492, 3503, 3506, 3541, WL Lx20 nos. 3523, 3525, 3530, 3534) of the "Calais-Méditerranée-Express". Catering is then provided alternately by one of the three WR 2766, 3697, 4034 (ex WPC). The journey time is eight hours between Paris (12:00), Calais-Maritime (15:36 - 16:15), Dover (17:35 - 18:20) and London (20:00), the return journey takes place between 10:00 and 17:50. The maritime service is then entrusted to the care of the Invicta ocean liner.



Eight 'Côte d'Azur' Pullman carriages, some with and some without a kitchen, are lined up in Calais Maritime in 1947, ready for the Flèche d'Or; at the front right is carriage 4149, which has survived to this day. Mike Marrant/Coll. DF

Le dernier train Pullman - The Last Pullman train

Le 1^{er} juillet 1947, la « Flèche d'Or » n° 19-32 redevient enfin un véritable grand train de luxe ouvert aux seuls utilisateurs des voitures Pullman ; la Pacific Chapelon remorque trois couplages de deux voitures

du type Côte d'Azur ou Flèche d'Or, ainsi que le fourgon-truck Nord emmenant les quatre conteneurs à bagages.

On July 1, 1947, the "Golden Arrow" No. 19-32 finally became a true grand luxury train open only to users of Pullman cars; the Chapelon Pacific hauled three pairs of cars of the Côte d'Azur or Golden Arrow type, as well as the Nord van-truck carrying the four baggage containers.

Pendant le service de l'hiver 1947-1948, le train nocturne concurrent « Paris-Londres-Night-Ferry » est à son tour rétabli grâce à la fin des travaux de reconstruction de la gare maritime de Dunkerque et notamment ceux concernant la nouvelle écluse Wattier, mettant le port hors de l'influence des marées. Les voitures-lits du modèle F peuvent à nouveau franchir la Manche sur les ferry-boats à compter du 1^{er} décembre 1947, après huit années d'interruption de ce service lancé en 1936. Au titre des dommages de guerre, on autorise la CIWL à commander sept nouvelles voitures-lits du modèle F qui portent à leur sortie d'usine les n° 3983 à 3989. A la même époque, la fin de divers chantiers de voies et de reconstruction des ouvrages d'art engendre un gain d'une vingtaine de minutes dans les deux sens, débouchant sur des horaires Paris-Nord 12 h 00 - Londres 19 h 40 et retour Londres 10 h 00 - Paris-Nord 17 h 35.

During the winter service of 1947-1948, the competing night train "Paris-London-Night-Ferry" was in turn reinstated thanks to the completion of the reconstruction work at the Dunkirk maritime station and in particular that concerning the new Wattier lock, putting the port out of the influence of the tides. The F model sleeping cars could once again cross the Channel on the ferries from 1 December 1947, after an eight-year interruption of this service which had been launched in 1936. As part of war reparations, the CIWL was authorized to order seven new F model sleeping cars which, upon leaving the factory, were numbered 3983 to 3989. At the same time, the completion of various track works and reconstruction of engineering structures resulted in a saving of about twenty minutes in both directions, leading to timetables of Paris-Nord 12:00 - London 19:40 and return London 10:00 - Paris-Nord 17:35.

A la faveur d'autres petites accélérations, à l'hiver 1948-1949, les services « fer - mer - fer » de la « Flèche d'Or » couvrent les 464 km entre les deux capitales en sept heures et trente minutes, à 62 km/h de moyenne. La concurrence aérienne offre alors des temps de parcours d'une heure seulement de vol et la lutte devient bien inégale pour les chemins de fer et les bateaux. Toutes les voitures Pullman sont désormais du modèle Côte d'Azur.

Devant une perte constante de fréquentation dans les rangs de la clientèle de 1^{ère} classe, les deux administrations SNCF et BR prennent la décision, pour l'hiver 1949-1950, d'admettre à nouveau dans la « Flèche d'Or » des voyageurs de 2^{ème} classe. Cette admission entraîne l'arrivée dans la composition de deux voitures de 2^{ème} classe des types Etoile du Nord et ex Flèche d'Or. Le nombre des Pullman réservés aux passagers de 1^{ère} classe se maintient à un nombre de six voitures, toutes du modèle Côte d'Azur.

Thanks to further minor improvements, in the winter of 1948-1949, the "Golden Arrow" rail-sea-rail service covered the 464 km between the two capitals in seven and a half hours, at an average speed of 62 km/h. Air travel offered journey times of just one hour, making the competition unequal for both railways and ships. All Pullman cars were now of the Côte d'Azur model.

Faced with a steady decline in first-class passengers, the SNCF and BR administrations decided, for the winter of 1949-1950, to once again allow second-class passengers on the "Golden Arrow." This resulted in the addition of two second-class cars of the Etoile du Nord and ex-Golden Arrow types to the fleet. The number of Pullman cars reserved for first-class passengers remains at six cars, all of the Côte d'Azur model.

La fin prématurée du train Pullman - The premature end of the Pullman Train

Face aux progrès constants des transports aériens, la « Flèche d'Or » ne peut plus lutter contre cette concurrence. Ce problème est évoqué lors de la Conférence Européenne des Horaires (CEH) se tenant du 5 au 15 octobre 1949 à Brighton (Grande Bretagne).

Le 14 mai 1950, deux à quatre voitures SNCF à places assises de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe (A2½B6myfi DEV U46), ainsi qu'une voiture-restaurant bleue sont accrochées sur le convoi en complément des six Pullman maintenus (voitures n° 1 à 6), quatre de 1^{ère} classe et deux de 2^{ème} classe. Pour la formation de la « Flèche d'Or » nécessitant toujours deux rames en roulement, un effectif conséquent reste à l'Inspection CIWL de Paris-Nord :

Faced with the constant progress of air transport, the "Golden Arrow" could no longer compete. This problem was raised at the European Timetable Conference (CEH) held from October 5 to 15, 1949, in Brighton, Great Britain.

On May 14, 1950, two to four SNCF carriages with first and second-class seating (A2½B6myfi DEV U46), as well as a blue dining car, were attached to the train in addition to the six Pullman carriages that remained (cars no. 1 to 6), four first-class and two second-class. Because the "Golden Arrow" still required two trainsets in rotation, a significant number of staff remained at the CIWL Inspection office in Paris-Nord :

- WPC 1^{ère} classe n° 4135, 4136, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141, 4142, 4143, 4145, 4146, 4147 (2 en service et 10 en réserve),
- WP 1^{ère} classe n° 4148, 4149, 4150, 4151, 4152, 4155, 4156, 4159, 4160 (6 en service et 3 en réserve),
- WPC 2^{ème} classe n° 4002, 4003, 4004 (2 en service et 1 en réserve),
- WP 2^{ème} classe n° 4111, 4115, 4126, 4127, 4130 (2 en service et 3 en réserve).

Malgré l'accroissement de la charge du train, un temps de parcours de sept heures est à nouveau proposé vers Londres (Paris-Nord 12 h 30, Calais 15 h 40 - 16 h 00, Douvres 17 h 20 - 17 h 55, Londres 19 h 30). Le retour est plus rapide (Londres 11 h 00, Douvres 12 h 35 - 13 h 00, Calais 14 h 20 - 14 h 38, Paris 17 h 52) et ne prend plus que six heures et cinquante-deux minutes.

Dans le monde, il n'y avait désormais plus de convoi formé de voitures Pullman. Celles-ci restent toujours en service commercial, mais en circulation isolée dans les rapides les plus performants.

Despite the increased train capacity, a seven-hour journey time to London was once again offered (Paris-Nord 12:30, Calais 15:40-16:00, Dover 17:20-17:55, London 19:30). The return journey was faster (London 11:00, Dover 12:35-13:00, Calais 14:20-14:38, Paris 17:52) and now took only six hours and fifty-two minutes. Worldwide, there were no longer any trains composed of Pullman carriages. These remained in commercial service, but operated individually on the most efficient express trains.

Pour un meilleur confort des passagers traversant la Manche, le paquebot Côte d'Azur est lancé en 1950. Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée (site du Havre), il entre en service dans le courant de l'année 1951 sur la ligne maritime de Calais (son port d'attache) vers Folkestone et Douvres. Ce navire jaugeant 4 037 tonneaux et long de 107,650 m peut emmener jusqu'à 1 450 voyageurs sur chaque rotation ; il demeure attaché à cette liaison jusqu'en octobre 1972, époque de son désarmement.

To improve passenger comfort while crossing the English Channel, the ocean liner Côte d'Azur was launched in 1950. Built by the Forges et Chantiers de la Méditerranée shipyard (Le Havre site), it entered service in 1951 on the Calais (its home port) to Folkestone and Dover route. This 4,037-ton vessel, 107.65 meters long, could carry up to 1,450 passengers on each crossing; it remained on this route until October 1972, when it was decommissioned.

Une lente érosion du nombre des voitures Pullman se poursuit au fil des services. Ainsi, au 20 mai 1951, dans la composition des rapides n° 19 et n° 32, la voiture n° 4 devient facultative. On maintient dans les rames, en 1^{ère} classe, les voitures n° 1 à 3 et 5 et en 2^{ème} classe une unique unité numérotée 6.

A gradual reduction in the number of Pullman cars continued over the course of the service. Thus, on May 20, 1951, in the formation of express trains Nos. 19 and 32, car No. 4 became optional. Cars Nos. 1 to 3 and 5 remained in the trainsets in 1st class, and a single unit, numbered 6, in 2nd class.

" FLÈCHE D'OR " " GOLDEN ARROW " PARIS - CALAIS - DOVER - LONDON										
Kms	N° 1,2.cl. X	N° 19	← Numéros des trains →		N° 32	N° 1,2.cl. X	Numéros des trains	NATURE DES SERVICES		
			19	32				19	32	
0		12 30 dép.	PARIS (Nord)	arr.	17 52		19	1 ^{re} cl. (V ^{res} 1 à 3 et 5) ... 2 ^{cl.} (V ^{re} 6)	PARIS-CALAIS.	
299		15 40 arr. / 16 00 dép.	CALAIS (Maritime)	dép.	14 38 / 14 20		32	1 ^{re} cl. (V ^{res} 1 à 3 et 5) ... 2 ^{cl.} (V ^{re} 6)	CALAIS-PARIS.	
		17 20 arr. / 17 55 dép. / 19 30 arr.	DOVER	dép.	13 00					
			LONDON (Victoria)	dép.	12 35 / 11 00					
								VOIR { Les suppléments à percevoir et les taxes de location par place réservée à l'avance page 209. Les renseignements relatifs aux passeports page 10.		
PRIX DES REPAS { (vin non compris) { Premier Déjeuner								PULLMAN 1. cl.	PULLMAN 2. cl.	WAGONS RESTAURANTS
								120 00	120 00	120 00
								280 00	280 00	280 00
								750 00	650 00	650 00

20 mai 1951

Pour faire mieux coïncider les heures de correspondance à Paris pour les voyageurs anglais entre la « Flèche d'Or » et les trains internationaux nocturnes en partance de la gare de Paris-Lyon, la SNCF, en accord avec les BR, retarde le sillonnage de circulation du mouvement pair de trois heures et trente-trois minutes avec effet au 5 octobre 1952 pour le n° 32. Le trajet entre Calais et la capitale est désormais repositionné en soirée dans les horaires Londres 14 h 00, Folkestone 15 h 38 - 16 h 15, Calais-Maritime 17 h 50 - 18 h 17 pour une arrivée à Paris-Nord à 21 h 34. Cette organisation permettait l'économie

d'une rame, le même matériel faisant un aller et retour par jour pour une productivité meilleure. A ce même service, des voitures DEV inox du type A3B5myfi font leur apparition dans le train. Le 17 mai 1953, une accélération d'une quinzaine de minutes dans le sens Angleterre - France autorise une arrivée anticipée à 21h20. arrivée avancée à 21 h 20.

To better align connections in Paris for English passengers between the "Golden Arrow" and the international night trains departing from Paris-Lyon station, the SNCF, in agreement with the BR (Brussels Railways), delayed the even-numbered train's schedule by three hours and thirty-three minutes, effective October 5, 1952, for train number 32. The journey between Calais and the capital was now rescheduled for the evening, with departures from London at 2:00 PM, Folkestone at 3:38 PM - 4:15 PM, and Calais-Maritime at 5:50 PM - 6:17 PM, arriving at Paris-Nord at 9:34 PM. This arrangement allowed for the saving of one train set, as the same rolling stock made a round trip daily, resulting in improved productivity. On this same service, stainless steel DEV carriages of the A3B5myfi type were introduced. On May 17, 1953, an acceleration of about fifteen minutes in the direction England - France allowed an early arrival at 21:20. arrivée avancée à 21 h 20.

Malgré cette mesure, la fréquentation des voitures de luxe demeure toujours orientée à la baisse. Le 3 octobre 1954, la fusion des trains n° 32 et n° 44 sur Calais - Paris est avalisée par suite des creux hivernaux de trafic constatés les années précédentes. La création d'un arrêt supplémentaire à Boulogne-Tintelleries, entre 18 h 45 et 18 h 46, provoque en outre un retard de quelques minutes de l'arrivée à Paris-Nord (21 h 39). La voiture-couchettes directe mixte de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe mise en route entre Calais et Saint-Gervais, est remplacée par une voiture ayant un terminus à Paris-Nord.

Despite this measure, ridership in the luxury carriages continued its downward trend. On October 3, 1954, the merging of trains no. 32 and no. 44 on the Calais-Paris line was approved due to the winter lulls in traffic observed in previous years. The addition of a stop at Boulogne-Tintelleries, between 6:45 p.m. and 6:46 p.m., further delayed the arrival at Paris-Nord by a few minutes (9:39 p.m.). The direct mixed first- and second-class sleeper car operating between Calais and Saint-Gervais was replaced by a car terminating at Paris-Nord.

Le 2 juin 1955, la fusion définitive à longueur d'année du train n° 32 avec le n° 44 entre Calais et Paris est décidée. Dans la rame servant dans la « Flèche d'Or », il ne reste alors que plus trois voitures Pullman, dont deux de 1^{ère} classe et une de 2^{ème} classe.

On June 2, 1955, the permanent year-round merging of train no. 32 with no. 44 between Calais and Paris was decided. In the trainset used in the "Golden Arrow", only three Pullman cars remained, two of which were 1st class and one of 2nd class.

Dans cette atmosphère peu propice aux solutions ferroviaires pour le trafic transmanche, une expérience est cependant tentée à partir du 18 mai 1956. La SNCF et les BR lancent un service mixte « fer - air - route » comportant tout d'abord un train Paris - Etaples confié à un autorail De Dietrich 320 ch, puis un vol en avion Bristol Wayfarer entre l'aéroport d'Etaples-Le Touquet jusqu'à celui de Ferryfield pour un trajet terminal en autocar jusqu'à Londres, ce dernier étant remplacé par un parcours ferroviaire peu après. Cette solution originale est ensuite baptisée « Flèche d'Argent » et l'autorail

prototype Budd X 2051 à caisse en acier inox attelé à une remorque provenant d'un ex autorail allemand et repeinte elle aussi en teinte acier inoxydable prend la relève du De Dietrich.

In this climate, hardly conducive to rail solutions for cross-Channel traffic, an experiment was nevertheless attempted starting on May 18, 1956. SNCF and BR launched a combined rail-air-road service, initially comprising a Paris-Etaples train operated by a 320 hp De Dietrich railcar, followed by a Bristol Wayfarer flight from Etaples-Le Touquet Airport to Ferryfield Airport for a final coach journey to London. This latter leg was soon replaced by a rail journey. This original solution was subsequently christened "Silver Arrow," and the prototype Budd X 2051 railcar, with its stainless steel body coupled to a trailer from a former German railcar and also repainted in stainless steel, took over from the De Dietrich.

Lors de la réforme des classes de voitures effectuée le 3 juin 1956, le rapide pair n° 32 devient le seul admissible aux voyageurs des deux classes. Sa marche est détendue suite à des arrêts supplémentaires accordés à Calais-Ville, Boulogne-Tintelleries et à Amiens. Le train impair n° 19 demeure encore réservé aux utilisateurs de 1^{ère} classe pour peu de temps. Faisant lui aussi halte à Boulogne-Tintelleries et à Calais-Ville, il achemine désormais, outre les deux voitures Pullman de 1^{ère} classe, les voitures-lits Lx Calais - San Remo et Vintimille remises sur le « Train Bleu » en gare de Paris-Lyon après leur transit sur la Petite Ceinture parisienne.

During the carriage class reform of June 3, 1956, the even-numbered express train No. 32 became the only one open to passengers of both classes. Its schedule was relaxed following additional stops at Calais-Ville, Boulogne-Tintelleries, and Amiens. The odd-numbered train No. 19 remained reserved for first-class passengers for a short time. Also stopping at Boulogne-Tintelleries and Calais-Ville, it now carried, in addition to the two first-class Pullman carriages, the Lx Calais-San Remo and Ventimiglia sleeping cars, which were transferred to the "Train Bleu" at Paris-Lyon station after their transit on the Petite Ceinture railway.

Au 1^{er} juin 1958, un retard de quinze minutes à Calais du bateau pour Douvres amène un glissement de l'horaire de départ parisien du rapide n° 19 qui part dorénavant de la gare du Nord à 12 h 36 en été, puis à 12 h 45 en hiver, pour une arrivée londonienne à 19 h 45. En Angleterre, la traction électrique avec alimentation des motrices en 660 V courant continu remplace les locomotives à vapeur de la classe « Merchant Navy » à partir du 15 juin 1959. Pour sa traction, la rame anglaise dépend de vingt-quatre BB capables de circuler à la vitesse de 145 km/h. Pour suppléer l'absence de voies électrifiées à quai dans les ports de Douvres et de Folkestone, les Chemins de fer britanniques (BR) équipent des fourgons automoteurs alimentés par des batteries d'accumulateurs pour manœuvrer les rames à voyageurs dans les faisceaux portuaires.

On June 1, 1958, a fifteen-minute delay in Calais for the ferry to Dover led to a change in the departure time of the Paris express train No. 19, which now departed from the Gare du Nord at 12:36 PM in summer and 12:45 PM in winter, arriving in London at 7:45 PM. In England, electric traction, with 660 V DC power supplying the locomotives, replaced the steam locomotives of the "Merchant Navy" class from June 15, 1959. For its traction, the British trainset relied on twenty-four BB locomotives capable of running at a speed of 145 km/h. To compensate for the lack of electrified tracks on the quayside in the

ports of Dover and Folkestone, British Railways (BR) equipped self-propelled baggage cars powered by accumulator batteries to shunt passenger trains within the port sidings.

Lancé en 1958, le paquebot Compiègne a été construit par la Société Anonyme des Chantiers Réunis Loire - Normandie au Grand-Quevilly près de Rouen. Long de 115,020 m pour une jauge de 3 467 tonneaux, ce navire peut embarquer jusqu'à mille passagers ainsi que 184 automobiles de tourisme. Attaché au port de Calais, il sert dans des rotations vers Douvres et Folkestone jusqu'en 1981, date de sa vente à une compagnie maritime grecque.

Launched in 1958, the ocean liner Compiègne was built by the Société Anonyme des Chantiers Réunis Loire - Normandie shipyard in Grand-Quevilly, near Rouen. Measuring 115.020 meters in length and with a gross tonnage of 3,467, this ship could carry up to 1,000 passengers and 184 passenger cars. Based in the port of Calais, it operated on routes to Dover and Folkestone until 1981, when it was sold to a Greek shipping company.

Un nouveau changement est effectué le 29 mai 1960. La dénomination la « Flèche d'Or » est désormais donnée à la première rotation de bateau. De ce fait, le départ de la gare de Londres Victoria se fait à 11 h 00 pour Douvres (12 h 37 - 13 h 05), Calais-Maritime (14 h 25 - 14 h 52), Paris-Nord (18 h 10 - 18 h 30) et Paris-Lyon (18 h 58). Ce train prenant le n° 82, gagne trente minutes, grâce à la fin du transit par Folkestone et la suppression des arrêts à Boulogne-Tintelleries et Calais-Ville. Dans l'autre sens, les voitures-lits venant du Sud-Est sont supprimées. Cette mesure permet l'abandon du rapide n° 69 « Train Bleu » sur la Région Nord pendant le service de l'hiver et son seul maintien durant l'été selon une marche tracée en avance de la « Flèche d'Or ». Autre nouveauté, on prolonge en totalité la rame depuis la gare de Paris-Nord vers celle de Paris-Lyon, grâce toujours à l'emprunt de la Petite Ceinture parisienne. La traction sur ce trajet prenant trente-deux minutes était du ressort d'une 2-050 TQ du dépôt de La Plaine, locomotive à vapeur bientôt échangée contre un diesel du type 040 DE (futurs BB 63000). Les horaires du retour étaient les suivants :

A further change was made on May 29, 1960. The name "Golden Arrow" was now given to the first ferry crossing. Consequently, departure from London Victoria station was at 11:00 AM for Dover (12:37 PM - 1:05 PM), Calais-Maritime (2:25 PM - 2:52 PM), Paris-Nord (6:10 PM - 6:30 PM), and Paris-Lyon (6:58 PM). This train, number 82, saved thirty minutes thanks to the elimination of the stop in Folkestone and the removal of stops at Boulogne-Tintelleries and Calais-Ville. In the opposite direction, the sleeping cars coming from the Southeast were removed. This measure allowed for the discontinuation of the express train No. 69, the "Blue Train," on the Northern Region during the winter season, maintaining it only during the summer, following a schedule predetermined by the "Golden Arrow." Another innovation was the complete extension of the train from Paris-Nord station to Paris-Lyon station, again using the Petite Ceinture railway. Traction on this thirty-two-minute journey was provided by a 2-050 TQ from the La Plaine depot, a steam locomotive soon to be replaced by a 040 DE type diesel (future BB 63000). The return timetable was as follows:

- Paris-Lyon 10 h 46, Paris-Nord 11 h 18 - 12 h 45, Calais-Maritime 15 h 55 - 16 h 20, Douvres 17 h 40 - 18 h 13 et Londres 19 h 50.

Un arrêt de service à Amiens a été inclus dans la marche pour permettre le changement de machines, les BB 16000 du dépôt de La Chapelle cédant leur place aux Pacific 2-231 K ex Sud-Est dans les deux sens. Pour des questions de rentabilité, à l'hiver 1960-1961, la marche du train n° 19 est à nouveau handicapée par des arrêts supplémentaires commerciaux créés à Amiens et Boulogne-Tintelleries.

A service stop at Amiens was included in the route to allow for a locomotive change, with the BB 16000 locomotives from the La Chapelle depot being replaced by Pacific 2-231 K locomotives formerly operated by the Sud-Est service in both directions. For reasons of profitability, in the winter of 1960-1961, the operation of train no. 19 was again hampered by additional commercial stops at Amiens and Boulogne-Tintelleries.

Elle est cependant accélérée à l'été 1962 dans des horaires Paris-Lyon 10 h 42, Paris-Nord 11 h 18 - 12 h 39, Amiens 13 h 44 - 13 h 50, Calais-Maritime 15 h 45 - 16 h 10, Douvres 17 h 30 - 18 h 20 et Londres 19 h 35, le trajet se faisant en six heures et cinquante-six minutes.

La flotte des navires affectés aux traversées maritimes est une fois encore modernisée par le lancement du Chantilly en 1965. Cette unité intégrant le pavillon SNCF l'année suivante, avec là-encore Calais comme port d'attache, a été construite par le chantier Dubigeon Normandie à Nantes. Long de 109,900 m, sa jauge brute s'élève à 3 400 tonneaux. Le navire admet 1 350 passagers, ainsi que de 190 automobiles. Sa carrière française se termine en 1987 avec sa vente à un armateur grec.

However, the service was accelerated in the summer of 1962 with the following timetables: Paris-Lyon 10:42, Paris-Nord 11:18 - 12:39, Amiens 13:44 - 13:50, Calais-Maritime 15:45 - 16:10, Dover 17:30 - 18:20, and London 19:35, the journey taking six hours and fifty-six minutes.

The fleet of ships used for the maritime crossings was modernized once again with the launch of the Chantilly in 1965. This vessel joined the SNCF fleet the following year, again with Calais as its home port, and was built by the Dubigeon Normandie shipyard in Nantes. 109,900 meters long, its gross tonnage was 3,400. The ship can accommodate 1,350 passengers, as well as 190 cars. Its French career ended in 1987 with its sale to a Greek shipowner.

La suppression de l'ultime Pullman en 1969 - *The removal of the last Pullman train in 1969*

Une époque se termine pour la « Flèche d'Or » à la fin du service de l'hiver 1968-1969 qui voit le retrait de l'ultime voiture Pullman du type Côte d'Azur ayant survécu à toutes les réformes successives. Les dernières unités avec cuisine affectées à ce service sont les WPC n° 4131, 4132 et 4141 (gérance Paris-Lyon). Désormais, la rame offre de plus en plus de voitures ordinaires à places assises, notamment des types DEV en acier ordinaire. En prélude à cette disparition, la traction à vapeur cède elle aussi sa place aux locomotives diesels. Cet échange se concrétise le 11 janvier 1969 et les 2-231 K ex Sud-Est, parfois renforcées par des 2-141 R en double traction certains jours chargés, se trouvent remplacées tout d'abord par des BB 66000 en unités multiples puis, pendant le service de l'hiver 1970-1971, par des puissantes CC 72000 spécialement détachées du dépôt Est de Chalindrey. Grâce à ces arrivées, le temps de parcours entre Paris-Nord et Calais-Maritime s'abaisse à trois heures et quatre minutes, le meilleur de l'histoire récente de la « Flèche d'Or ».

An era ended for the "Golden Arrow" with the conclusion of the 1968-1969 winter service, which saw the withdrawal of the last Côte d'Azur Pullman carriage to have survived all successive refurbishments. The

last units with kitchens assigned to this service were WPCs nos. 4131, 4132, and 4141 (operated by the Paris-Lyon line). From then on, the train increasingly consisted of standard seating carriages, notably DEV-type carriages made of ordinary steel. As a prelude to this disappearance, steam traction also gave way to diesel locomotives. This exchange took place on January 11, 1969, and the 2-231 K locomotives formerly of the Sud-Est service, sometimes reinforced by 2-141 R locomotives in double traction on busy days, were initially replaced by BB 66000 locomotives in multiple units and then, during the winter of 1970-1971, by powerful CC 72000 locomotives specially detached from the Chalindrey Eastern depot. Thanks to these additions, the journey time between Paris-Nord and Calais-Maritime was reduced to three hours and four minutes, the best in the recent history of the "Golden Arrow".

Devant les réalités du monde des transports, les deux administrations SNCF et BR finissent par prononcer la fin des services « Flèche d'Or » ; elle a lieu du côté anglais le 30 septembre 1972. La « Golden Arrow » avec ses antiques Pullman d'une autre époque est ainsi stoppée en Grande-Bretagne, victime de la concurrence aérienne et de temps de parcours trop longs entre les deux capitales. A la même date, le service maintenu de la « Flèche d'Or » française, repris sous les n° 405 et 404 depuis l'été 1971, est reporté de Douvres à Folkestone pendant la période d'hiver et cette particularité perdure les années suivantes. Il y donne toujours des correspondances sur des relations ferroviaires vers la capitale anglaise.

Faced with the realities of the transport sector, the SNCF and BR administrations finally announced the end of the "Golden Arrow" services; this took place on the English side on September 30, 1972. The "Golden Arrow," with its antiquated Pullman carriages, was thus discontinued in Great Britain, a victim of air competition and excessively long journey times between the two capitals. On the same date, the continued French "Golden Arrow" service, operating under numbers 405 and 404 since the summer of 1971, was moved from Dover to Folkestone during the winter months, a practice that continued in subsequent years. It still provided connections to rail services to London.

En 1973, le paquebot Chartres mis sur cale par le chantier Dubigeon Normandie à Nantes est lancé ; long de 115,800 m et jaugeant 4 590 tonneaux, il intègre la flotte SNCF en 1974. Pouvait embarquer jusqu'à 1 400 passagers par rotation ainsi que 250 automobiles, il reste en service dans le détroit jusqu'en 1990 avant d'être « mobilisé » l'année suivante comme transport de troupes pour l'opération militaire Daguet vers le Moyen-Orient.

In 1973, the ocean liner Chartres, laid down by the Dubigeon Normandie shipyard in Nantes, was launched; 115.800 m long and 4,590 tons in tonnage, it joined the SNCF fleet in 1974. Able to carry up to 1,400 passengers per rotation as well as 250 cars, it remained in service in the Strait until 1990 before being "mobilized" the following year as a troop transport for Operation Daguet to the Middle East.

La fin des CC 72000 et leur remplacement par des UM de BB 67400 gérées par le dépôt de Longueau lors de l'hiver 1974-1975, ne changent guère les horaires. Partant de Paris à 12 h 30, le train n° 405 met Londres à sept heures et sept minutes de la capitale française. On note l'apparition d'une voiture-restaurant Vru DEV de la SNCF. La « Flèche d'Or » perd encore un peu plus de ses fonctions internationales le 27 mai 1979. Les voitures directes Calais - Rome et Venise, toujours acheminées par la

Petite Ceinture parisienne pour les trains « Rome-Express » et « Simplon-Express », cessent, faute de clients internationaux, leurs courses lointaines au départ de la gare de Calais-Maritime.

The retirement of the CC 72000 locomotives and their replacement by BB 67400 multiple units operated from the Longueau depot during the winter of 1974-1975 had little impact on the timetable. Departing Paris at 12:30 PM, train number 405 reached London seven hours and seven minutes from the French capital. A Vru DEV restaurant car from the SNCF (French National Railways) was introduced. The "Golden Arrow" lost even more of its international services on May 27, 1979. The direct Calais-Rome and Venice carriages, still running along the Parisian Petite Ceinture railway for the "Rome Express" and "Simplon Express" trains, ceased their long-distance services from Calais-Maritime station due to a lack of international passengers.

La fin de la « Flèche d'Or » n'intervient définitivement que le 28 septembre 1980. Elle s'inscrit dans une importante réforme des acheminements sur l'axe Paris-Nord - Calais. En raison d'arrêts supplémentaires dans les marches des rapides n° 405 et n° 404, on décide de supprimer l'appellation de « Flèche d'Or » pour ces deux trains. Dans les rangs des relations transmanche, ce service se caractérise aussi par la fin des autres services « Flèche d'Argent » entre Paris et l'aéroport du Touquet en raison là-encore d'un déficit d'exploitation trop important. Enfin, le « Night-Ferry » transitant toujours par la gare maritime de Dunkerque se trouve aussi supprimé à partir du 1^{er} novembre 1980, toujours en raison d'une occupation devenue trop faible entre les deux capitales. Le train n° 405 modifié reprend le sillon du n° 2019 sur Paris-Nord - Calais dans des horaires détendus pour des dessertes intérieures.

The "Golden Arrow" service was definitively discontinued on September 28, 1980. This was part of a major reform of rail services on the Paris-Nord to Calais line. Due to additional stops on the routes of express trains 405 and 404, the "Golden Arrow" designation was dropped from these two trains. Within the cross-Channel network, this service was also marked by the discontinuation of the other "Silver Arrow" services between Paris and Le Touquet Airport, again due to significant operating losses. Finally, the Night Ferry, which still transited through the Dunkirk maritime station, was also discontinued on November 1, 1980, again due to insufficient ridership between the two capitals. The modified train no. 405 takes over the slot of no. 2019 on Paris-Nord - Calais in relaxed times for domestic services.

La « revanche » des relations ferroviaires entre Paris et Londres ne se confirme qu'à l'orée des années 1990 lors de la mise en fonctionnement du tunnel sous la Manche ; cette liaison fixe « Eurotunnel » permet en effet aux rames à grande vitesse Eurostar de relier d'une seule traite les deux capitales en offrant un parcours effectué en trois heures, puis en deux heures et trente-cinq minutes en 2003, avant d'autres améliorations à deux heures et quinze minutes quelques années plus tard, une belle revanche pour la désormais mythique « Flèche d'Or » appartenant à un passé révolu.

The "revenge" of rail relations between Paris and London was only confirmed at the beginning of the 1990s with the opening of the Channel Tunnel; this fixed link "Eurotunnel" allowed the Eurostar high-speed trains to connect the two capitals in one go, offering a journey time of three hours, then two hours and thirty-five minutes in 2003, before further improvements to two hours and fifteen minutes a few years later, a great revenge for the now mythical "Golden Arrow" belonging to a bygone era.

Annexe sur les matériels CIWL - *Annex of the CIWL carriages used*

Eté 1946 :

- Paris-Nord - Calais n° 19-32 WPC n° 4136, 4138 à 4140, deux unités WP n° 4150, 4151, 4155, 4157, deux unités, WR n° 3636, 3696, 3697,
- Paris-Lyon - Calais WP n° 4148, 4158, 4162, 4163, deux unités,
- Calais - Milan n° 32/J32/5-6/J19/19 Simplon-Orient-Express WL Lx n° 3498, 3499, 3501, 3506, 3528, 3535,

Hiver 1946-1947 :

- Paris - Calais WPC n° 4060, 4063, 4135, 4136, 4138 à 4140,
- Paris - Calais WP n° 4148 à 4152, 4158, 4160,
- Paris - Calais WR n° 2766, 3697, 4034 ex WPC,
- Calais - Rome n° 5-6 Simplon-Orient-Express WL Lx16 n° 3480, 3501, 3502, 3504, 3526, 3527,
- Calais - Vintimille n° 3-4 Calais-Méditerranée-Express WL Lx16 n° 3492, 3503, 3506, 3541, WL Lx20 n° 3523, 3525, 3530, 3534,

Eté 1947 :

- Paris - Calais n° 19-32 WPC n° 4135, 4136, 4138 à 4143, 4145, 4146, trois unités, WP n° 4029, 4030, 4075, 4089, 4148 à 4153, 4155, trois unités,

Hiver 1947-1948 :

- Paris - Calais n° 19-32 WPC n° 4135, 4136, 4138 à 4143, 4146, trois unités, WP n° 4029, 4030, 4075, 4089, 4148 à 4153, 4155 à 4157, 4159, 4160, 4163, cinq unités,

Eté 1948 :

- Paris - Calais WPC n° 4135, 4136, 4138 à 4143, 4146, 4147,
- Paris - Calais WP n° 4150, 4152, 4153, 4155 à 4160, 4163, 4029, 4030, 4075.

Hiver 1948-1949 :

- Paris - Calais WPC n° 4135, 4136, 4138 à 4143, 4145, 4146,
- Paris - Calais WP n° 4148 à 4150, 4152, 4153, 4155 à 4157, 4159, 4160.

Eté 1949 :

- Paris - Calais WPC n° 4136 à 4143, 4147, deux unités, WPC 2^{ème} classe n° 4002 à 4004, 4101, deux unités,
- Paris - Calais WP n° 4148 à 4153, 4155 à 4157, 4159, 4160, 4163, trois unités, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4121, 4126, 4127, une unité,

Hiver 1949-1950 :

- Paris - Calais WPC n° 4136 à 4143, 4145, 4146, deux unités,
- Paris - Calais WP n° 4148 à 4150, 4152, 4153, 4155 à 4157, 4159, 4160, 4161, 4163, trois unités,
- Paris - Calais WPC 2^{ème} classe n° 4002 à 4004, 4101, une unité,
- Paris - Calais WP 2^{ème} classe n° 4115, 4121, 4126, 4127, une unité,

Eté 1950 :

- Paris - Calais WPC 1^{ère} classe n° 4135, 4136, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141, 4142, 4143, 4145, 4146, 4147 (2 en service et 10 en réserve),

- Paris - Calais WP 1^{ère} classe n° 4148, 4149, 4150, 4151, 4152, 4155, 4156, 4159, 4160 (6 en service et 3 en réserve),
- Paris - Calais WPC 2^{ème} classe n° 4002, 4003, 4004 (2 en service et 1 en réserve),
- Paris - Calais WP 2^{ème} classe n° 4111, 4115, 4126, 4127, 4130 (2 en service et 3 en réserve).

Hiver 1950-1951 :

- Paris - Calais WPC 1^{ère} classe n° 4135, 4136, 4137, 4138, 4139, 4140, 4141, 4142, 4143, 4145, 4146, 4147 (2 en service et 10 en réserve),
- Paris - Calais WP 1^{ère} classe n° 4148, 4149, 4150, 4151, 4152, 4155, 4156 (6 en service et 1 en réserve),
- Paris - Calais WPC 2^{ème} classe n° 4115, 4121, 4126, 4127 (2 en service et 2 en réserve),
- Paris - Calais WP 2^{ème} classe n° 4101, 4002, 4003, 4004 (2 en service et 2 en réserve).

Hiver 1952-1953 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places pool commun n° 2758, 2765, 2859, 2969, 2980, 3628, 3631, 3693, 3696, 3697, 3779, 3787,

Hiver 1953-1954 :

- Paris - Calais n° 19-44 WR 56 places pool commun n° 2758, 2765, 2859, 2865, 2969, 2980, 2981, 3697, 3779, 3787,

Eté 1954 :

- WPC n° 4136, 4138, 4140, WP n° 4072, 4074, 4149, WP 2^{ème} classe n° 4120, 4122, 4123.

Eté 1955 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, WPC 1^{ère} classe n° 4138, 4140, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4074, 4149, WP 2^{ème} classe n° 4122, 4123, (trois unités),

Hiver 1955-1956 :

- WPC n° 4138, 4140, 4142, WP n° 4072, 4075, WP 2^{ème} classe n° 4122, 4123.

Eté 1956 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, WPC 1^{ère} classe n° 4135, 4142, 4145, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4074, (trois unités),

Hiver 1956-1957 :

- WPC n° 4063, 4142, 4145, WP n° 4072, 4074.

Eté 1957 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, WPC 1^{ère} classe n° 4142, 4146, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4074, 4089, (trois unités),

Eté 1958 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, WPC n° 4142, 4145, WP n° 4030, 4072, 4074, (trois unités),

Eté 1960 :

- Paris-Lyon - Calais n° 19-82 WPC n° 4131, 4140, 4141, WP n° 4030, 4072, 4089.

Hiver 1960-1961 :

- Paris-Lyon - Calais n° 19-82 WR 56 places, WPC et WP (deux unités),

Hiver 1962-1963 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, Paris-Lyon - Calais WPC n° 4132, 4133, 4139, 4145 à 4147, deux unités,

Eté 1964 :

- Paris - Calais n° 19-32 WR 56 places, WPC n° 4131, 4132, 4141, 4146, WP n° 4029, 4075, 4089, deux unités.

Eté 1968 :

- Paris - Calais n° 19-82 WPC n° 4131, 4132, 4141, une unité.

Annexe sur les compositions

Composition au service de l'hiver 1945-1946 (à partir du 15 avril) :

- 2-231 E Paris - Calais-Maritime,
- 1 Dqd2m Nord, 4 A4B4myfi Nord, 1 WLAB type Lx16, 1 WR, 1 couplage WP-WPC Côte d'Azur 1^{ère} classe,
1 truck Paris - Calais-Maritime.

Composition au service de l'été 1947 (à partir du 4 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 00 - Calais-Maritime 15 h 28,
- 1 Ddlsy, 8 WSP 1^{ère} classe, 1 Dqd2m Nord Paris - Calais,
N° 32 Calais-Maritime 14 h 03 - Paris-Nord 17 h 32,
- 1 Dqd2m Nord, 8 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1947-1948 (à partir du 5 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 00 - Calais-Maritime 15 h 30,
- 1 Ddlsy, 5 WSP 1^{ère} classe, 1 Dqd2m Nord Paris - Calais,
N° 32 Calais-Maritime 14 h 01 - Paris-Nord 17 h 35,
- 1 Dqd2m Nord, 5 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1948 (à partir du 9 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 00 - Calais-Maritime 15 h 18
- 1 Ddlsy, 8 WSP 1^{ère} classe, 1 Dqd2m Paris - Calais,
N° 32 Calais-Maritime 14 h 05 - Paris-Nord 17 h 30
- 1 Dqd2m, 8 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1948-1949 (à partir du 3 octobre) :

N° 19 Paris-Nord 12 h 15 - Calais-Maritime 15 h 25
- 1 Ddlsy, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 6 WSP 1^{ère} classe, 1 Dqd2m Paris - Calais,
N° 32 Calais-Maritime 14 h 14 - Paris-Nord 17 h 30
- 1 Dqd2m, 6 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1949 (à partir du 15 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 20 - Calais-Maritime 15 h 32,
- 1 truck Ddlsy, 4 couplages WP-WPC 1^{ère} classe Paris - Calais,
N° 32 Calais-Maritime 14 h 13 - Paris-Nord 17 h 30
- 8 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1949-1950 (à partir du 2 octobre) :

N° 5 Paris 12 h 20 - Calais 15 h 30

- 1 Ddlsy, 4 WSP 1^{ère} classe, 2 WSP 2^{ème} classe,

N° 32 Calais 14 h 14 - Paris 17 h 30

- 2 WSP 2^{ème} classe, 4 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy

Composition au service de l'été 1950 (à partir du 14 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 40

- 1 Ddlsy, 1 WSP 1^{ère} classe (jusqu'au 1^{er} juillet), 3 WSP 1^{ère} classe, 2 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 2 A2½B6myfi DEV 46 (facultative, à partir du 1^{er} juillet), 2 A2½B6myfi DEV 46 Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 14 h 38 - Paris-Nord 17 h 52

- 3 WSP 1^{ère} classe, 2 WSP 2^{ème} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 A2½B6myfi DEV 46 (facultative), 2 A2½B6myfi DEV 46, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1950-1951 (à partir du 8 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 40,

- 1 Ddlsy, 3 WSP 1^{ère} classe, 2 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 1 A2½B6myfi DEV 46 (facultative), 2 A2½B6myfi DEV 46 Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 14 h 38 - Paris-Nord 17 h 52

- 3 WSP 1^{ère} classe, 2 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 1 A2½B6myfi DEV 46 (facultative), 2 A2½B6myfi DEV 46, 1 Ddlsy Calais - Paris,

N° 44 Calais-Maritime 18 h 15 - Paris-Nord 21 h 50

- 4 A 2½B6myfi DEV 46, 1 WR Calais - Paris,

- 1 B9c9myfi DEV, 1 A2½B6myfi DEV 46, 1 WLAB Calais - Brigue pour Rapide n° 5 SOE,

- 1 WLAB Calais - Trieste pour Rapide n° 5 SOE,

- 1 Dqd2yi Calais - Belgrade pour Rapide n° 5 SOE,

- 1 Dqd2m Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1951 (à partir du 20 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 40

- 1 Ddlsy, 4 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WSP (facultative), 1 WR, 2 A2½B6myfi DEV 46, 1 A2½B6myfi DEV 46 (facultative) Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 14 h 38 - Paris-Nord 17 h 52

- 1 WSP (facultative), 1 WSP 2^{ème} classe, 4 WSP 1^{ère} classe, 1 WR, 2 A2½B6myfi DEV 46, 1 A2½B6myfi DEV 46 (facultative), 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1951-1952 (à partir du 7 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 42,

- 1 Ddlsy, 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 2 A2½B6myfi DEV 46 Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 14 h 32 - Paris-Nord 17 h 52,

- 2 A2½B6myfi DEV 46, 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 3 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddlsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1952 (à partir du 18 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 44

- 1 Ddsy, 4 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 1 WR, 3 A2½B6myfi DEV 46 Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 14 h 36 - Paris-Nord 17 h 52

- 3 A2½B6myfi DEV 46, 1 WR, 1 WSP (facultative), 1 WSP 2^{ème} classe, 4 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition au service de l'hiver 1952-1953 (à partir du 5 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 40

- 1 Ddsy, 3 A3B5myfi DEV inox, 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative) Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 17 - Paris-Nord 21 h 34

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,

- 1 WL 1-2, 1 A2½B6myfi DEV 46, 1 B9c9myfi (à partir du 19 décembre et jusqu'au 4 janvier, du 23 janvier au 21 février, du 27 mars au 10 avril) Calais - Brigue,

- 2 A3B5myfi DEV inox, 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 3 WSP 1^{ère} classe, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1953 (à partir du 17 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 46

- 1 Ddsy, 1 WSP (facultative), 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 3 A3B5myfi DEV inox Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 20

- 1 Dqd2m, 1 WSP (facultative), 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 3 A3B5myfi DEV inox, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition relevée

- 1 truck, 1 A4smyfi OCEM ex Etat, 4 A3B5myfi DEV inox, 1 WR, 1 couplage WP-WPC 1^{ère} classe type Côte d'Azur, 1 WP 2^{ème} classe type Etoile-du-Nord, 1 Dqd2m Nord Paris - Calais-Maritime.

Composition au service de l'hiver 1953-1954 (à partir du 4 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 46,

- 1 Ddsy, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 3 A3B5myfi DEV inox,

N° 44 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 39,

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,

- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,

- 1 WL 1-2 Calais - Milan,

- 1 A3c2B5c3myfi Sud-Est (du 17 décembre au 3 janvier et du 9 au 23 avril, les vendredis et samedis du 8 janvier au 31 mars) Calais - Saint-Gervais,

- 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 A3B5myfi DEV (facultative série 2881 à 2894), 3 A3B5myfi DEV inox, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1954 (à partir du 23 mai) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 25 - Calais-Maritime 15 h 45,

- 1 Ddsy, 1 A3B5myfi DEV inox (facultative), 3 A3B5myfi DEV inox, 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative) Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 28,

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,

- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,
- 1 WL 1-2 Calais - Milan,
- 1 A3c2B5c3myfi Sud-Est (du 18 juin au 1^{er} octobre) Calais - Saint-Gervais,
- 1 A3B5myfi DEV inox (facultative), 1 A3B5myfi DEV (facultative série 2881 à 2894), 1 A3B5myfi DEV (facultative série 2881 à 2894), 3 A3B5myfi DEV inox, 1 WR, 1 WSP 2^{ème} classe, 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 1 Ddsy,

Composition au service de l'hiver 1954-1955 (à partir du 3 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 25 - Calais-Maritime 15 h 45,

- 1 Ddsy, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 3 A3B5myfi DEV inox Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 44

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,
- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,
- 1 WL 1-2 Calais - Milan,
- 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 4 A3B5myfi DEV inox, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1955 (à partir du 22 mai) : 2-231 E,

- 2-231 E Calais-Maritime - Paris-Nord,

- 1 B9c9myfi Calais-Maritime - Brigue,
- 1 WLAB CIWL Calais-Maritime - Milan,
- 2 WP type Côte d'Azur, 1 WP type Flèche d'Or, 1 WR CIWL, 4 A3B5myfi DEV inox, 1 B9myfi Nord, 1 truck Nord Calais-Maritime - Paris-Nord.

Composition au service de l'hiver 1955-1956 (à partir du 2 octobre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 25 - Calais-Maritime 15 h 45

- 1 Ddsy, 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 3 A3B5myfi DEV inox Paris - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 44

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,
- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,
- 1 WL 1-2 Calais - Milan,
- 1 WSP 1^{ère} classe (facultative), 2 WSP 1^{ère} classe, 1 WSP 2^{ème} classe, 1 WR, 4 A3B5myfi DEV inox, 1 Ddsy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1956 (à partir du 3 juin) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 41

- 1 Dsmy, 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WR, 4 A8myfi DEV inox, 1 WL 1 Vintimille - Calais, 1 WL 1 San Remo - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 40

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,
- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,
- 1 WL 1-2 Calais - Milan,
- 3 WSP 1^{ère} classe, 1 WR, 1 B10myfi DEV, 4 A8myfi DEV inox, 1 Ddsy Calais - Paris-Nord,

Composition au service de l'hiver 1956-1957 (à partir du 30 septembre) : 2-231 E,

N° 19 Paris-Nord 12 h 30 - Calais-Maritime 15 h 41

- 1 Ddsmy, 2 WSP, 1 WSP (facultative), 1 WR, 2 A8myfi DEV inox Paris - Calais,
- 1 WL 1 Venise - Calais,
- 1 A14/2smyfi, 1 WL 1 Rome - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 40

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,
- 1 B9c9myfi DEV Calais - Brigue,
- 1 WL 1 Calais - Milan,
- 2 WSP, 1 WSP (facultative), 1 WR, 1 B10myfi DEV, 4 A8myfi DEV inox, 1 Dsy Calais - Paris-Nord,

Composition au service de l'été 1958 : 2-231 E

N° 19 Paris-Nord 12 h 36 - Calais-Maritime 15 h 56

- 1 Ddsmy, 3 WSP, 1 WR, 3 A8myfi DEV inox Paris - Calais,
- 1 A14/2smyfi, 1 WLA Rome - Calais,
- 1 WLA Vintimille - Calais,
- 1 WLA San Remo - Calais,

N° 32 Calais-Maritime 18 h 02 - Paris-Nord 21 h 45

- 1 Dqd2m Calais - Paris-Lyon,
- 1 WLA, 1 B9c9myfi DEV, 1 B10myfi DEV (du 27 juin au 13 septembre) Calais - Milan,
- 3 WSP, 1 WR, 1 B10myfi DEV (à partir du 24 juin), 1 B10myfi DEV, 3 A8myfi DEV inox, 1 Dsmy Calais - Paris,

Composition au service de l'été 1961 du Rapide n° 19 :

- BB 16000 Paris - Amiens,
- 2-231 E Amiens - Calais-Maritime,
- 1 Dqd2myi Sud-Est Nice - Calais-Maritime,
- 1 WLAB, 1 B10c10myfi DEV Milan - Calais-Maritime,
- 1 WP type Flèche d'Or, 1 WP type Côte d'Azur, 1 WP type Flèche d'Or, 1 WR bleu, 2 B10 DEV, 3 A8myfi DEV inox, 1 Ddsmyi Nord Paris - Calais-Maritime.

Composition au service de l'été 1968 du Rapide n° 19 :

- BB 16000 Paris - Amiens,
- 2-231 E Amiens - Calais-Maritime,
- 1 Dd2 Nord, 2 B10 DEV, 1 A8 Nord, 1 WP 1^{ère} classe type Côte d'Azur, 1 WP 1^{ère} classe Côte d'Azur (facultatif), 1 WR bleu Paris - Calais-Maritime.

Composition au service de l'été 1970 du Rapide n° 19 :

- BB 16000 Paris - Amiens,
- BB 66000 UM Amiens - Calais-Maritime,
- 1 Dd2ai Nord, 2 B10 DEV, 1 WR bleu, 1 B4Dd Sud-Est, 2 B10 DEV, 2 A9j DEV inox Paris - Calais-Maritime. (le n° 82 au retour traction par CC 40100 entre Amiens et Paris).

Composition au service de l'été 1973 du Rapide n° 405 :

- BB 16000 Paris - Amiens,
- CC 72000 Amiens - Calais-Maritime,
- 1 Dd2ai Nord, 2 B10 UIC, 1 A4t4 USI, 1 WR bleu, 1 B5Dd2 UIC, 1 B10 UIC, 3 A4t4 USI, 1 B10t USI Paris - Calais-Maritime.

Composition au service de l'hiver 1978-1979 du Rapide n° 405 :

- BB 16000 Paris - Amiens,
- BB 67400 UM Amiens - Calais-Maritime,
- 1 B6Dd2 VU, 1 A4B6u VU, 1 A4c4B5c5x UIC Roma-Termini - Calais-Maritime,
- 1 B11tu VTU, 1 A4B6u VU, 1 Dd2s MC 76, 2 B11rtu VTU, 2 A10rtu VTU, 1 B11tu VTU Paris – Calais-Maritime.



The Flèche d'Or on 20 July 1968, en route to Calais, just before reaching Calais. Pictured is the WPC 4135, a Pullman 'Côte d'Azur' carriage with a kitchen. The dining car, which is usually coupled to the Pullman 'en couplage', is missing on this day. This carriage was actually intended for the "parc superpointe" for special and seasonal services in the summer of 1968, but was evidently also used on the Flèche d'Or. Photo: Peter Hautz

Letters from our correspondents:

(DF) Speaking of transport to England: Nigel Jones showed me a few photos of the still wonderfully preserved ferry sleeper carriage 3792 and I was interested to might include them in the newsletter. He replied with a wealth of photos from “Locomotion Shildon”, formerly *The National Railway Museum* (NSR):

Hi Dirk,

Yes of course you may.

They were taken on 17 June 2025 when my father and I visited Shildon last year in the run up to ‘Rail 200’.

I wanted to capture the carriage with the sun on it. However as the sun was in the right place to illuminate the interiors I also took a few shots through the windows by stretching up and taking the pictures. I do have other pictures of the interior if you would like me to send them to you.

Please let me know and I would happily send.

Glad you found them of interest.

All the best,

Nigel









NIGHT FERRY SLEEPER CAR

1936

For passengers to travel between London and Paris the Southern Railway and Compagnie Internationale des Wagon Lits (who jointly ran the Night Ferry service) had to create more than just carriages. Three specially designed ships were built and an entire dock was constructed at Dover so that railway carriages could be transported across the waves.

Passengers didn't leave the carriages between London and Paris. On board they had beds, toilets, food and even life vests for travelling on the sea.

Company: Compagnie Internationale des Wagon Lits

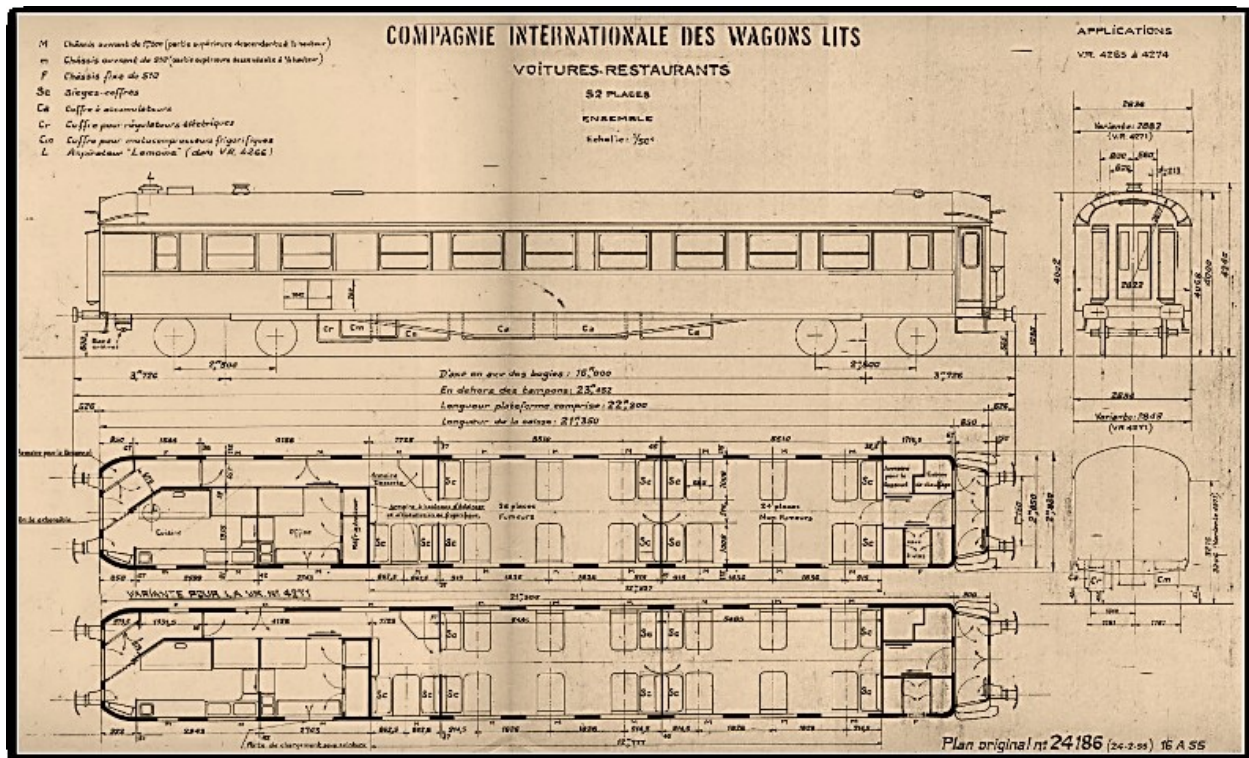


Voitures-restaurant n° 4265 à 4274

by Jean-Marc Dupuy



WR n° 4273 Villeneuve-Prairie février 1972



The floor plan below shows carriage 4271, which, due to its donor carriage 4152 (formerly Pullman Côte d'Azur), had one fewer window on the aisle side opposite the office (two instead of three).

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le secteur de la restauration ferroviaire n'étant plus rentable, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) avait choisi de concentrer ses investissements pour des achats de voitures-lits. Seules les dix voitures-restaurant n° 4255 à 4264 commandées en septembre 1948 puis livrées par la société Maschinen und Waggonbau Fabrik AG à Simmering (Vienne) étaient venues renforcer le parc entre mai et octobre 1950.

In the aftermath of the Second World War, with the railway catering sector no longer profitable, the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) chose to concentrate its investments on the purchase of sleeping cars. Only the ten dining cars, numbers 4255 to 4264, ordered in September 1948 and then delivered by the Maschinen und Waggonbau Fabrik AG company in Simmering (Vienna), were added to the fleet between May and October 1950.

Les dernières « Bleues » de la CIWL - *The last "Blues" (Restaurants) of the CIWL*

Chant du cygne des voitures-restaurant bleues, ces dix unités WR Breda formant la série CIWL n° 4265 à 4274 sont quant à elles issues de reconstructions réalisées en Italie par la société italiana Ernesto Breda per costruzione meccaniche à Milan sur d'anciennes voitures Pullman ayant toutes été gravement accidentées pendant les combats.

The swan song of the blue dining cars, these ten WR Breda units forming the CIWL series no. 4265 to 4274 are the result of reconstructions carried out in Italy by the Italian company Ernesto Breda per costruzione meccaniche in Milan on old Pullman cars which had all been seriously damaged during the war.

- WR n° 4265 ex WP n° 4073 (Complémentaire) sortie le 1^{er} mars 1955,
- WR n° 4266 ex WP n° 4076 (Complémentaire) sortie le 3 mars 1955,
- WR n° 4267 ex WPC n° 4106 (Etoile du Nord) sortie le 3 janvier 1955,
- WR n° 4268 ex WP n° 4112 (Etoile du Nord) sortie le 15 janvier 1955,
- WR n° 4269 ex WP n° 4114 (Etoile du Nord) sortie le 31 janvier 1955,
- WR n° 4270 ex WP n° 4025 (Flèche d'Or) sortie le 19 février 1955,
- WR n° 4271 ex WP n° 4154 (Côte d'Azur) sortie le 15 mars 1955,
- WR n° 4272 ex WP n° 4116 (Etoile du Nord) sortie le 5 février 1955,
- WR n° 4273 ex WP n° 4117 (Etoile du Nord) sortie le 25 janvier 1955,
- WR n° 4274 ex WP n° 4124 (Etoile du Nord) sortie le 12 février 1955.

Au niveau de l'esthétique, ces véhicules se démarquent des types antérieurs par leur unique plateforme d'accès aménagée sur l'extrémité opposée à la cuisine. Le chargement des denrées nécessaires à l'approvisionnement en denrées et boissons s'effectue également grâce à deux trappes placées dans les faces latérales (1,042 m x 0,709 m).

Leur capacité s'élève à cinquante-deux places assises, réparties en deux salles fumeurs et non-fumeurs, séparées par une cloison vitrée.

Aesthetically, these vehicles differ from previous models in their single access platform located at the end opposite the kitchen. Loading supplies for food and beverages is also done via two hatches in the side panels (1.042 m x 0.709 m). They have a capacity of fifty-two seats, divided into two smoking and non-smoking areas separated by a glass partition.

Si de par leurs origines communes (Pullman « Etoile du Nord » et « Flèche d'Or »), neuf des dix unités présentent des caisses identiques, le WR n° 4271 (ex Pullman « Côte d'Azur » n° 4154) se singularise par une baie en moins sur sa face « couloir ». En outre, les baies des Pullman « Côte d'Azur » étant plus hautes de 20 mm par rapport aux Pullman « Etoile du Nord », cette petite différence se retrouve entre la ceinture de caisse et le bas des baies ; il existe aussi une légère différence de largeur des caisses (WR n° 4271 : 2,882 m contre 2,836 m pour les neuf autres WR Breda).

While nine of the ten units share common origins (Pullman "Etoile du Nord" and "Flèche d'Or") and have identical carriages, WR No. 4271 (formerly Pullman "Côte d'Azur" No. 4154) is distinguished by one less window on its aisle side. Furthermore, since the windows of the Pullman "Côte d'Azur" are 20 mm taller than those of the Pullman "Etoile du Nord," this slight difference is visible between the carriage frame and the bottom of the windows; there is also a slight difference in carriage width (WR No. 4271: 2.882 m compared to 2.836 m for the other nine WR Breda carriages).

Signe des temps, leur décoration intérieure fait largement appel à des matériaux synthétiques comme des stratifiés (Resinflex beige et bleu) et au simili cuir (texoïd). La cuisine et l'office sont revêtus de tôles inoxydables. Leur éclairage interne est réalisé par deux rampes de tubes fluorescents logés dans le plafond. Sous leurs châssis, ces voitures intègrent quatre coffres servant au logement de batteries de forte capacité (480 A/h et 72 V) pour assurer, lors des arrêts, le fonctionnement des armoires réfrigérées, dont celles des vins blancs situées dans l'office. En période hivernale, leur chauffage reste effectué par une installation à circulation d'eau chaude alimentée par une chaudière à charbon en grains avec tirage accéléré par soufflerie. Une armoire à porte coulissante réservée au personnel est aussi logée à côté de ce local de chauffage.

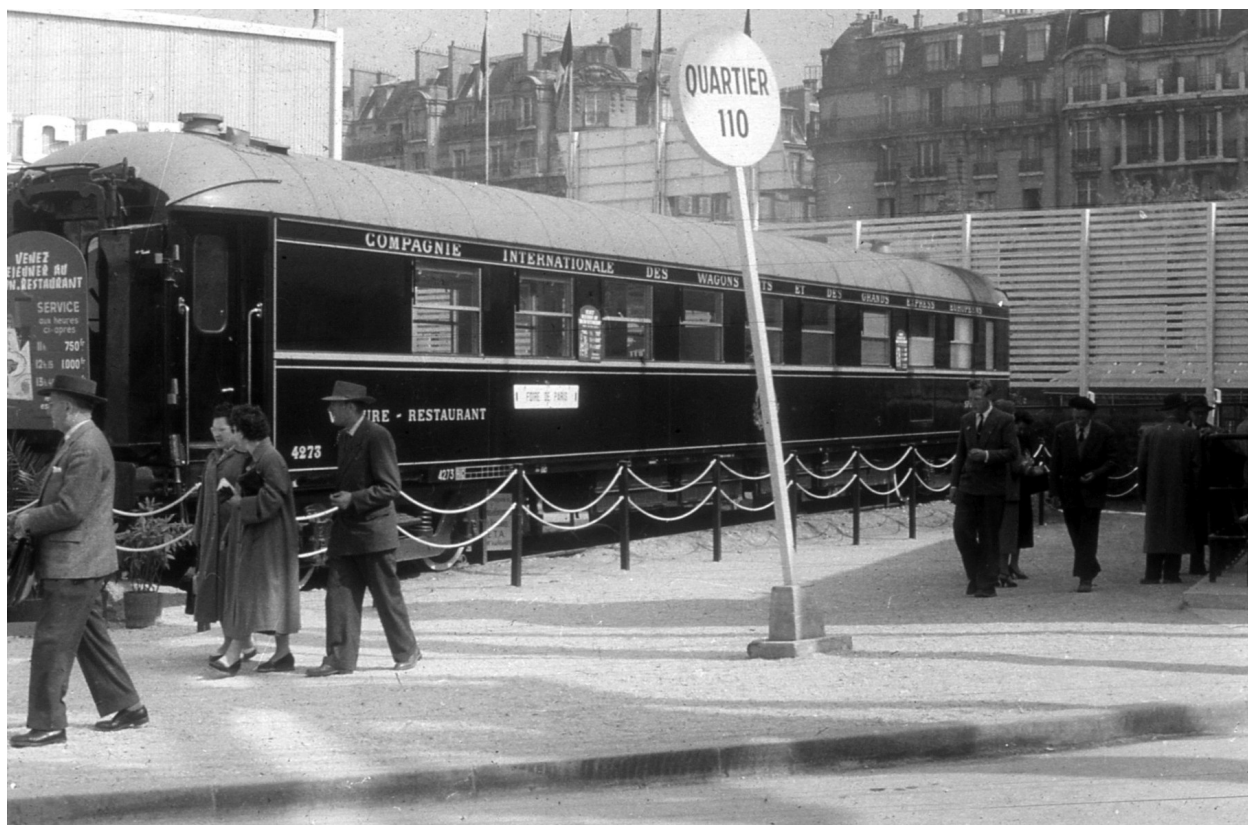
A sign of the times, their interior decoration makes extensive use of synthetic materials such as laminates (beige and blue Resinflex) and imitation leather (Texoid). The kitchen and service area are lined with stainless steel sheets. Their internal lighting is provided by two fluorescent tube strips housed in the ceiling. Beneath their chassis, these carriages incorporate four compartments for high-capacity batteries (480 Ah and 72 V) to power the refrigerated cabinets, including those for white wines located in the service area, during stops. In winter, heating is provided by a hot water circulation system powered by a coal-fired boiler with forced-air draft. A sliding-door locker for staff is also located next to this heating room.

Carrières entre Italie et France - *Their lives between Italy & France*

A l'été 1955, ces dix WR sont équitablement partagées entre Rome (n° 4265 à 4269) et Paris (n° 4270 à 4274). En Italie, ces cinq WR dépendent toutes de l'Inspection CIWL de Milan pour des missions Milan - Domodossola n° 206-207 (une voiture) et Milan - Naples R 33-30 (le futur « Treno Azzurro », deux

voitures), la réserve étant de deux voitures. En France, elles sont dirigées vers l'Inspection CIWL de Paris-Lyon pour des missions sur le « Mistral » n° 1-2, tranche Paris - Lyon (une voiture) et Paris - Nice (deux voitures). A l'automne, la WR n° 4273 est présentée au public lors de la Foire de Paris.

In the summer of 1955, these ten WRs were equally divided between Rome (nos. 4265 to 4269) and Paris (nos. 4270 to 4274). In Italy, these five WRs were all assigned to the CIWL Inspection in Milan for Milan-Domodossola services nos. 206-207 (one car) and Milan-Naples services R 33-30 (the future "Treno Azzurro," two cars), with two cars in reserve. In France, they were assigned to the CIWL Inspection in Paris-Lyon for services on the "Mistral" nos. 1-2, Paris-Lyon section (one car) and Paris-Nice section (two cars). In the autumn, WR no. 4273 (and 4272) was presented to the public at the Paris Fair.



WR 4273 at 'Foire de Paris' in 1955 (Coll. DF)

Sur la Région Sud-Est, les WR Breda sont retirées du « Mistral » dès l'été 1956, suite à la mise en service des matériels à air conditionné. On assiste donc aux redéploiements de leurs roulements. Les cinq WR Breda sont désormais partagées entre les Inspections de Paris-Lyon (WR n° 4270 à 4272) et de Marseille (WR n° 4273, 4274). Dans la première, elles sont présentes dans les rames du « Simplon-Orient-Express » Paris - Dijon n° 5-6 et « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8. Dans la seconde, on les voit dans les rames du « Paris-Côte-d'Azur » n° 19-20 et du rapide n° 61-62 (du 29 juin au 29 septembre) sur des parcours entre Avignon et Nice.

In the Southeast Region, the WR Breda locomotives were withdrawn from the "Mistral" service as early as the summer of 1956, following the introduction of air-conditioned rolling stock. Their schedules were then redeployed. The five WR Breda locomotives were now divided between the Paris-Lyon (WR nos. 4270 to 4272) and Marseille (WR nos. 4273, 4274) maintenance depots. In the former, they were used on the "Simplon-Orient-Express" Paris-Dijon trains nos. 5-6 and the "Rome-Express" Paris-Chambéry trains

nos. 7-8. In the latter, they were used on the "Paris-Côte-d'Azur" trains nos. 19-20 and the express train nos. 61-62 (from June 29 to September 29) on routes between Avignon and Nice.

A l'hiver 1956-1957, elles sont retirées du « Rome-Express » et quatre des cinq unités sont placées temporairement en réserve. L'été suivant, elles retrouvent une belle activité avec leur retour sur le « Rome-Express » et des courses supplémentaires Paris - Lyon n° 10053-10054 (du 28 juin au 29 septembre 1957) et Paris - Vallorbe n° 10505-10506 (hebdomadaire Club Méditerranée). En Italie, les cinq WR milanais sont spécialisées dans les trains d'agence et les spéciaux. Pendant l'hiver 1957-1958, les cinq unités basées en France sont partagées entre Paris-Lyon (WR n° 4270, 4272, 4274 pour des courses Paris - Dôle « Simplon-Orient-Express » n° 5-6, Paris - Chambéry « Rome-Express » n° 7-8, Paris - Dijon n° 10015-10016 sauf dimanches et fêtes) et Marseille (WR n° 4271, 4273 pour Vintimille - Paris « Paris-Côte-d'Azur » n° 19-20). Les services ont évolué en Italie. Si les cinq WR restent toujours affectées à Milan, leurs roulements se sont diversifiés sur des trajets :

In the winter of 1956-1957, they were withdrawn from the "Rome Express" and four of the five units were temporarily placed in reserve. The following summer, they returned to active service with their return to the "Rome Express" and additional Paris-Lyon services nos. 10053-10054 (from June 28 to September 29, 1957) and Paris-Vallorbe nos. 10505-10506 (the weekly Club Méditerranée service). In Italy, the five Milanese WR locomotives specialized in agency trains and special services. During the winter of 1957-1958, the five units based in France were divided between Paris-Lyon (WR nos. 4270, 4272, 4274 for Paris-Dôle "Simplon-Orient-Express" nos. 5-6, Paris-Chambéry "Rome-Express" nos. 7-8, Paris-Dijon nos. 10015-10016, except Sundays and holidays) and Marseille (WR nos. 4271, 4273 for Ventimiglia-Paris "Paris-Côte-d'Azur" nos. 19-20). Services in Italy evolved. While the five WRs remained based in Milan, their rotations diversified across various routes:

- Venise - Milan n° 190-R 95,
- Venise - Milan n° TP-191,
- Venise - Trieste « Simplon-Orient-Express » SO-519,
- Florence - Milan n° 60-112, Milan - Bologne n° LP ou 465, Bologne - Florence HLP,
- Florence - Milan n° 22, Milan - Bologne n° 35, Bologne - Florence HLP,

A l'été 1958, les WR n° 4270 à 4274 sont toutes rassemblées à Paris-Lyon. Si elles perdent leur parcours vers Dole (« Simplon-Orient-Express »), elles gagnent en échange des prestations sur le dédoublé du « Rome-Express » n° 607-608 entre Paris et Chambéry. En Italie, la série est à nouveau à disposition pour des trains spéciaux et d'agence. A l'hiver suivant, leurs circulations se complexifient selon les roulements suivants :

In the summer of 1958, WR locomotives nos. 4270 to 4274 were all assembled at Paris-Lyon station. While they lost their route to Dole ("Simplon-Orient-Express"), they gained in return services on the double-unit "Rome-Express" nos. 607-608 between Paris and Chambéry. In Italy, the series was once again available for special and agency trains. The following winter, their operations became more complex, with the following train configurations:

- 3 voitures

- Turin - Gênes n° R51,
- Gênes - Milan n° 166,
- Milan - Gênes n° 177,
- Gênes - Naples n° R51,
- Naples - Turin n° R56,

- 1 voiture

- Gênes - Vintimille n° 138-147,

- 1 voiture

- Florence - Milan n° 60-112, Milan - Bologne n° LP, Bologne - Florence HLP,

A la même date de l'hiver 1958-1959, les trois WR n° 4270, 4272, 4274 (Paris-Lyon) servent sur Paris - Chambéry dans le « Rome-Express » n° 7-8 ainsi que dans la réserve, tandis que les deux autres (WR n° 4271, 4273) basées à Marseille effectuent des trajets Vintimille - Paris sur le « Paris-Côte-d'Azur » n° 19-20.

On the same date in the winter of 1958-1959, the three WRs no. 4270, 4272, 4274 (Paris-Lyon) were serving on the Paris-Chambéry route in the "Rome-Express" no. 7-8 as well as in the reserve, while the other two (WR no. 4271, 4273) based in Marseille were making Ventimiglia-Paris journeys on the "Paris-Côte-d'Azur" no. 19-20.

Au début des années 1960, la physionomie du parc a changé des deux côtés des Alpes. La Région Sud-Est ne conserve plus que les deux WR n° 4272, 4273, tandis que les WR n° 4271, 4274 sont mutées vers l'Inspection de Paris-Austerlitz pour entrer dans les compositions des rapides Paris - Bordeaux n° 1-10 et Paris - Hendaye HLP-n° 44 ; la cinquième WR n° 4270 est partie pour Marseille où elle est employée dans les trains d'agence. En Italie, les modèles modernisés (Pistoiesi) à 56 places leur ont ravi leurs roulements antérieurs et les cinq Breda sont également reléguées dans des trains d'agence (CTAC, Tyrolean, Swiss Travel pour deux voitures), les trois autres restant placés en réserve.

In the early 1960s, the fleet's composition changed on both sides of the Alps. The Southeast Region retained only the two WR , numbers 4272 and 4273, while WRs 4271 and 4274 were transferred to the Paris-Austerlitz Inspection Department to be used in the Paris-Bordeaux express trains (numbers 1-10) and Paris-Hendaye HLP-number 44. The fifth WR, number 4270, was sent to Marseille, where it was used on agency trains. In Italy, the modernized 56-seat (Pistoiesi) models took over their previous schedules, and the five Breda locomotives were also relegated to agency trains (CTAC, Tyrolean, and Swiss Travel for two cars), with the other three remaining in reserve.

En 1961, la SNCF achète les cinq WR Breda présentes et continue de les affecter aux mêmes missions. En Italie, les cinq autres véhicules sont spécialisés sur l'axe Milan - Venise. L'année suivante, la WR n° 4271 est détachée à Paris-Austerlitz pour circuler dans les express n° 1031-1004 Paris - Limoges. De l'autre côté des Alpes, les WR n° 4268 et 4269 sont à nouveau présentes dans les rames du « Treno Azzurro » R33-R30 effectuant le parcours de Milan à Naples et vice-versa ; les WR Breda y resteront en service presque continu jusqu'en mai 1970. Les autres unités WR n° 4265 à 4267 sont dirigées vers les

formations estivales de voitures à places couchées spécialisées dans les trains autos-couchettes TAC Viareggio/Milan - Boulogne et Pesaro - Calais.

In 1961, the SNCF purchased the five existing WR Breda coaches and continued to use them for the same services. In Italy, the other five coaches were dedicated to the Milan-Venice line. The following year, WR No. 4271 was detached to Paris-Austerlitz station to operate on express trains Nos. 1031-1004 Paris-Limoges. On the other side of the Alps, WR Nos. 4268 and 4269 were once again used on the "Treno Azzurro" R33-R30 trainsets operating between Milan and Naples; the WR Breda coaches remained in almost continuous service there until May 1970. The remaining WR units, Nos. 4265 to 4267, were assigned to the summer formations of sleeper cars specializing in the TAC car-sleeper trains on the Viareggio/Milan-Boulogne and Pesaro-Calais lines.

Ensuite en 1964, Paris-Lyon garde les WR n° 4270, 4273 qui sont employées sur le « Rome-Express » n° 7-8 entre Paris et Chambéry, ainsi que sur la paire n° 533-536 entre Paris et Dôle. Les voitures WR n° 4272, 4274 demeurent à Marseille où on les voit dans les rames du « Côte d'Azur-Paris » (n° 20-19 Vintimille - Paris) et sur le « Riviera-Flandres » (FR-RF parcours Marseille - Vintimille). La WR n° 4271 a été dirigée vers Bruxelles pour être utilisée sur l'axe Paris - Bruxelles (rapide n° 145-108). Pendant l'hiver 1964-1965, une WR est employée dans la rame de voitures-lits assurant le « Train Bleu » supplémentaire n° 10003-10004. Le parc italien est provisoirement redéployé lors des services 1964-1965 (réserves à Milan) puis 1965, 1965-1966 et 1966. On les observe alors temporairement sur des parcours de Gênes à Naples R51-R56 (WR n° 4265, 4266 gérées par Milan), ainsi que de Rome à Munich D 65-D 66 (WR n° 4267 à 4269 gérées par Rome). A l'hiver 1966-1967, elles retrouvent leurs places dans le « Treno Azzurro » mais conservent toujours leurs parcours entre Rome et Munich jusqu'en 1968.

Then in 1964, Paris-Lyon retained WR cars nos. 4270 and 4273, which were used on the "Rome-Express" nos. 7-8 between Paris and Chambéry, as well as on the pair nos. 533-536 between Paris and Dôle. WR cars nos. 4272 and 4274 remained in Marseille, where they could be seen on the "Côte d'Azur-Paris" trains (nos. 20-19 Ventimiglia - Paris) and on the "Riviera-Flandres" (FR-RF Marseille - Ventimiglia route). WR car no. 4271 was sent to Brussels for use on the Paris - Brussels line (express no. 145-108). During the winter of 1964-1965, a WR was used in the sleeping car carriages operating the additional "Blue Train" service, numbers 10003-10004. The Italian fleet was temporarily redeployed during the 1964-1965 (reserves in Milan) and then again in 1965, 1965-1966, and 1966. They were then temporarily seen on the Genoa to Naples R51-R56 route (WR numbers 4265 and 4266 operated by Milan), as well as on the Rome to Munich D 65-D 66 route (WR numbers 4267 to 4269 operated by Rome). In the winter of 1966-1967, they returned to their places on the "Blue Train" but continued to operate on the Rome to Munich route until 1968.

En France, les cinq WR Breda perdent leurs monopole dans les « Rome-Express » et « Simplon-Express » à l'hiver 1967-1968. Leurs missions de restauration sont transférées vers les trains :

In France, the five WR Breda lost their monopoly on the Rome Express and Simplon Express during the winter of 1967-1968. Their catering duties were transferred to the following trains:

- Paris - Vallorbe ou Dijon - Pontarlier rapide n° 157-158,
- Paris - Aix-les-Bains rapide n° 609-610,

- Paris - Marseille express n° 53-54,
- divers TAC depuis Paris vers le Sud.

A l'été 1968, une WR est emmenée vers Marseille pour faire des allers et retours vers Vintimille dans les rames du « Flandres-Riviera ». Les arrivées des Vru DEV provoquent une baisse des prestations, entraînant la mise en réserve hivernales des cinq unités. En été, on les voit dorénavant dans des rames assurant des trains TAC ; en fonction des circulations et de leurs horaires, elles peuvent effectuer des parcours entiers ou terminaux, ce dernier cas motivant leurs affectations à Toulouse (TAC vers Narbonne) ou Marseille (TAC vers Saint-Raphaël). En Italie, afin de compenser une baisse d'activité, les deux WR n° 4265 et 4267 sont dirigées à l'été 1970 vers la Belgique pour y être employées vers Paris (rapide n° 120-143) et vers Luxembourg (rapide n° 133-134) ; elles reviennent en Italie à l'automne.

In the summer of 1968, one WR was taken to Marseille to operate round trips to Ventimiglia on the Flanders-Riviera trains. The arrival of the Vru DEV locomotives led to a decrease in service, resulting in the five units being placed in winter storage. In the summer, they were now seen on trains operating TAC services. Depending on train schedules and timetables, they can operate entire or terminal journeys, the latter justifying their assignment to Toulouse (TAC towards Narbonne) or Marseille (TAC towards Saint-Raphaël). In Italy, to compensate for a decrease in activity, the two WR units No. 4265 and 4267 were sent to Belgium in the summer of 1970 to be used on the Paris route (express train No. 120-143) and the Luxembourg route (express train No. 133-134); they returned to Italy in the autumn.

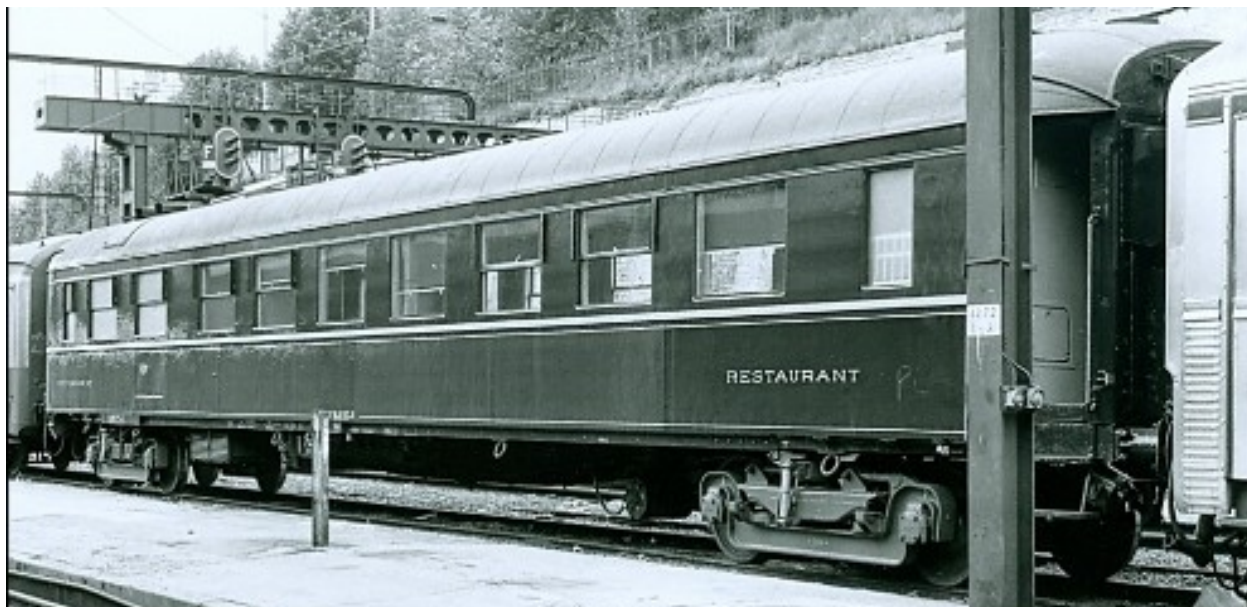
En France, suite aux réceptions des Vru DEV, puis des Vr GE DEV, les prestations des WR Breda sont revues en baisse. A l'été 1971, trois des unités françaises servent dans des formations de trains autos couchettes (TAC) au départ de Boulogne et de Toulouse, alors que seules deux sont employées au départ de Paris-Lyon dans la rame du « Lombardie-Express » (n° 223-222 Paris - Dole) et sur des TAC (n° 9325-9326 Paris - Dole). Rome ne conserve que les trois WR n° 4266, 4268, 4269 qui sont partagées entre les rames des trains Rome - San Eufemia RS-PM (2 voitures) et Milan - Venise n° 101-196 (1 voiture). En Belgique, les deux WR n° 4265, 4267 détachées sont utiles sur les relations Bruxelles - Luxembourg n° 295-294 et Bruxelles - Paris n° 282-287.

In France, following the delivery of the Vru DEV and then the Vr GE DEV, the WR Breda's service was reduced. In the summer of 1971, three of the French units were used in car-sleeper train (TAC) formations departing from Boulogne and Toulouse, while only two were used departing from Paris-Lyon in the "Lombardie-Express" trainset (nos. 223-222 Paris - Dole) and on TAC trainsets (nos. 9325-9326 Paris - Dole). Rome retained only the three WRs nos. 4266, 4268, and 4269, which were divided between the Rome - San Eufemia RS-PM trainsets (2 cars) and the Milan - Venice trainsets nos. 101-196 (1 car). In Belgium, the two detached WRs no. 4265, 4267 are useful on the Brussels - Luxembourg no. 295-294 and Brussels - Paris no. 282-287 routes.

Alors que leurs carrières semblent se limiter aux circulations TAC, une transformation va prolonger l'existence des unités françaises. Au début de 1974, lors d'une révision effectuée dans les Ateliers SNCF de Villeneuve-Saint-Georges ainsi que dans ceux CIWL de Villeneuve-Prairie, quatre des cinq unités (sauf la WR n° 4270 radiée) reçoivent des paires de bogies Y26D3 initialement prévus pour les voitures A8uj et A8tuj TEE inox Mistral 1969. Cette modification les autorisant à la circulation à la vitesse de 160 km/h

permet de les incorporer dans les compositions des trains rapides du Sud-Est en remplacement des Vru DEV (restaurants rouges).

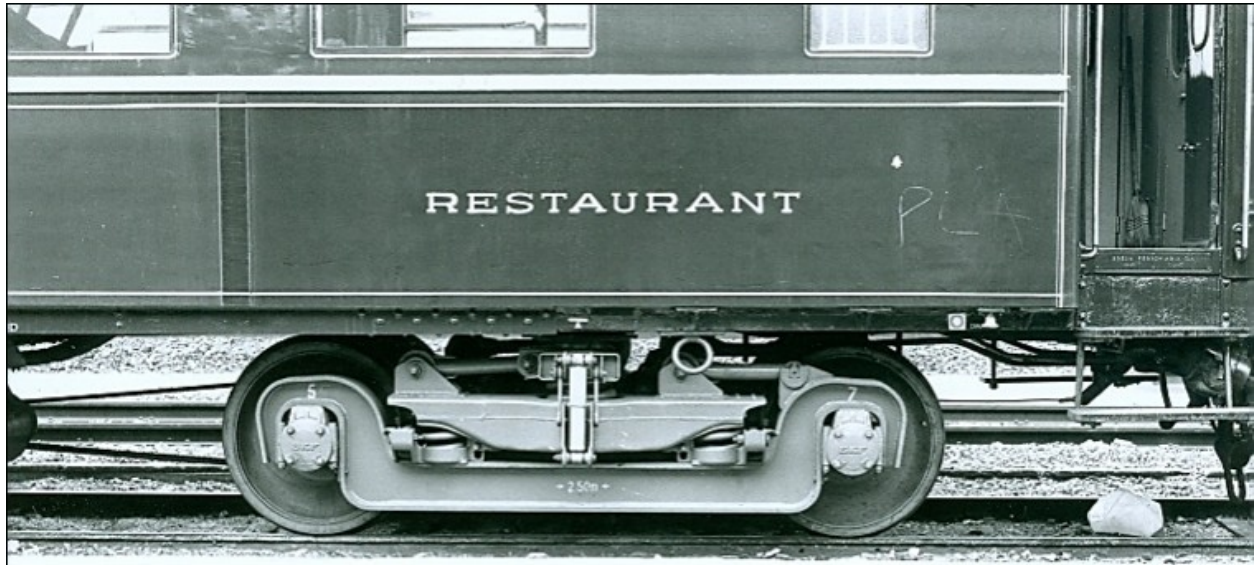
While their careers initially seemed limited to TAC services, a transformation would prolong the existence of the French units. In early 1974, during an overhaul carried out at the SNCF workshops in Villeneuve-Saint-Georges and at the CIWL workshops in Villeneuve-Prairie, four of the five units (except for WR No. 4270, which was withdrawn from service) received pairs of Y26D3 bogies originally intended for the A8uj and A8tuj TEE stainless steel Mistral 1969 coaches. This modification, allowing them to operate at a speed of 160 km/h, enabled their incorporation into the consistes of the South-East express trains, replacing the Vru DEV coaches (red restaurants).



Paris-Conflans WR n° 4271 ex WP Côte d'Azur montée sur bogies Y26D3



Extrémité WR n° 4271



Bogie Y26D3 avec courroie de charge d'alternateur



WR n° 4272 Paris-Conflans janvier 1976

A l'hiver 1974-1975, les affectations à Rome et Paris demeurent les mêmes qu'au départ de leurs carrières. Les cinq unités italiennes sont désormais louées par la CIWL aux FS selon un système de redevance kilométrique ; cette situation perdure jusqu'au 1^{er} décembre 1981. A partir de 1974, on observe aussi le détachement d'une WR Breda vers Francfort-sur-le-Main ; elle y sert dans des rames TAC vers le Midi de la France.

In the winter of 1974-1975, the assignments in Rome and Paris remained the same as at the start of their service. The five Italian units were now leased by the CIWL to the FS under a kilometer-based charge system; this situation continued until December 1, 1981. From 1974 onwards, a WR Breda locomotive was also detached to Frankfurt am Main; there, it served in TAC trainsets to the South of France.

A l'été 1975, les unités françaises connaissent un regain d'activité. Cette situation résulte de révisions dans les rangs des Vru DEV ainsi que d'arrêts dans leurs rangs suite à accidents d'exploitation. Elles circulent en pool avec les trois voitures-restaurant ex Mistral n° 3353, 3355, 3358 et l'on peut temporairement les apercevoir dans les rames du « Nord-Express » n° 233-234 entre Paris-Nord et Aix-la-Chapelle ainsi que du « Train Bleu » n° 183-182 sur Paris - Nice. Dans cette dernière relation, elles

prennent les places des derniers WR Nivelles n° 4201 à 4218 et elles les conservent jusqu'à l'été 1976 cédant leurs fonctions à des A6rtj DEV inox.

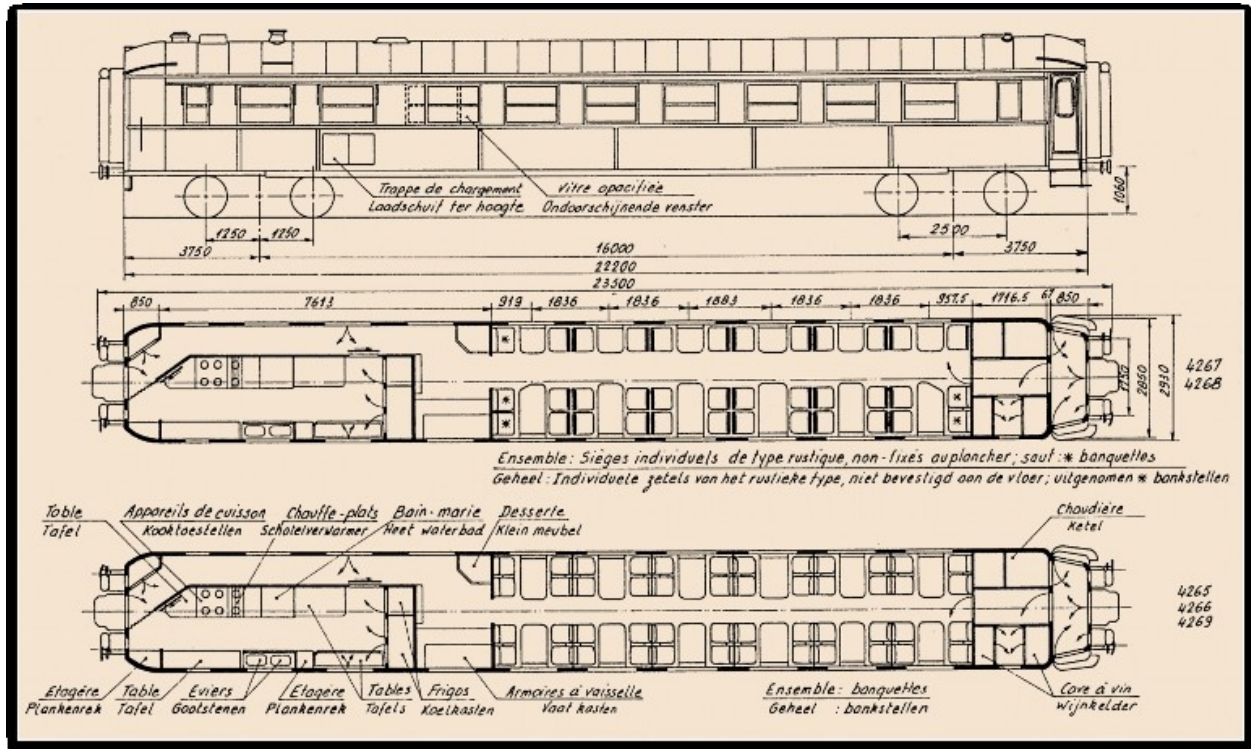
In the summer of 1975, the French units experienced a resurgence in activity. This resulted from overhauls within the Vru DEV fleet, as well as some units being taken out of service due to operational accidents. They operated in a pool with the three ex-Mistral dining cars, numbers 3353, 3355, and 3358, and could temporarily be seen on the "Nord-Express" trainsets, numbers 233-234, between Paris-Nord and Aachen, and on the "Train Bleu" trainsets, numbers 183-182, between Paris and Nice. On this latter route, they replaced the last WR Nivelles units, numbers 4201 to 4218, and remained in service until the summer of 1976, when they were replaced by stainless steel A6rtj DEV units.

Demeurant toujours propriété de la CIWL, les cinq voitures n° 4265 à 4269 mises en garage à Rome San Lorenzo sont alors transférées entre 1982 et 1984 vers les Ateliers CIWL d'Ostende en vue de leur réutilisation sur les voies belges (SNCB) et sur celles des pays limitrophes (SNCF et CFL notamment). Le protocole d'accord entre la CIWL et la SNCB en est signé le 4 décembre 1984.

Remaining the property of CIWL, the five carriages numbered 4265 to 4269, which had been stored in Rome San Lorenzo, were transferred between 1982 and 1984 to the CIWL workshops in Ostend for reuse on Belgian (SNCB) and neighboring country (SNCF and CFL in particular) railways. The memorandum of understanding between CIWL and SNCB was signed on December 4, 1984.

Ayant reçu la livrée C1 (orange et grise), des bogies Minden-Deutz M2 et des bourrelets UIC en remplacement de leurs anciens soufflets, ces WR restent employés de 1985 jusqu'en 1994 date de leurs retraits des services commerciaux. Les WR n° 4267 et 4268 reçoivent aussi de nouveaux sièges individuels non fixés au plancher (sauf ceux des extrémités) ; il n'y a plus que trois places de front contre quatre antérieurement, la capacité passant de 48 places pour les WR n° 4265, 4266 et 4269 conservant leurs banquettes, à 36 places. En outre, pour permettre le logement d'une armoire à vaisselle, la baie située entre l'office et la salle de restaurant est simplement opacifiée, cette particularité expliquant la perte d'une table à quatre places (capacité d'origine 52 places en 1955). En outre, leur cuisine et office est entièrement reconditionnée, notamment avec le montage de nouveaux équipements de chauffe au gaz.

Having received the C1 livery (orange and grey), Minden-Deutz M2 bogies, and UIC bellows replacing their old ones, these WRs remained in service from 1985 until 1994, when they were withdrawn from commercial operations. WRs nos. 4267 and 4268 also received new individual seats not fixed to the floor (except for those at the ends); there were now only three seats across instead of the previous four, reducing capacity from 48 seats for WRs nos. 4265, 4266, and 4269, which retained their bench seats, to 36 seats. Furthermore, to accommodate a crockery cabinet, the opening between the galley and the dining room was simply made opaque, this feature explaining the loss of a four-seater table (original capacity 52 seats in 1955). In addition, their kitchen and office have been completely refurbished, including the installation of new gas heating equipment.



WR n° 4267, 4268 et WR n° 4265, 4266 et 4269



WR 4269 in C1-livery in Brussel Zuid in EC Iris in the late 1980ies.

Après leur retrait des services commerciaux, trois unités (les WR n° 4267 à 4269) sont vendues à deux associations néerlandaises (VSM et ZLSM) afin d'y être préservées ; elles y ont retrouvé leur livrée bleue d'origine.

After their withdrawal from commercial services, three units (WR No. 4267 to 4269) were sold to two Dutch associations (VSM and ZLSM) for preservation; they were restored to their original blue livery.

Annexe sur les affectations (1955-1977) Annexe of CIWL carriages used (1955- 1977)

Eté 1955 :

France WR n° 4270 à 4274

- « Mistral » Paris - Lyon et Paris - Nice n° 1-2,

Italie WR n° 4265 à 4269

- Milan - Domodossola n° 206-207 et Milan - Naples R33-R30,

Hiver 1955-1956 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris Sud-Est,

- « Mistral » Paris - Lyon n° 1-2 (1 voiture),

- « Mistral » Paris - Nice n° 1-2 (2 voitures),

- Réserve 2 voitures (WR n° 4273 présentée foire de Paris),

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- Milan - Domodossola n° 206-207 (1 voiture),

- Milan - Naples R 33-30 (2 voitures),

- Réserve 2 voitures,

Eté 1956 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris Sud-Est,

- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dijon n° 5-6,

- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8 WR n° 4270 à 4272,

- « Paris-Côte-d'Azur » Avignon - Nice n° 19-20 et Avignon - Nice n° 61-62 (du 29 juin au 29 septembre)

WR n° 4273, 4274,

Italie

- Milan - Domodossola n° 206-207 et Milan - Naples R33-R30 WR n° 4265 à 4269,

Hiver 1956-1957 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

- « Simplon-Orient-Express » n° 5-6 (1 voiture et 1 voiture en réserve),

- Réserve 3 voitures

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- Milan - Domodossola n° 206-207 (1 voiture),

- Milan - Naples R 33-30 (2 voitures),

- Réserve 2 voitures,

Eté 1957 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dole n° 5-6,

- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,

- Paris - Lyon n° 10053-10054 (du 28 juin au 29 septembre),

- Paris - Vallorbe n° 10505-10506 (hebdomadaire Club Méditerranée),

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan, trains spéciaux et agence,

Hiver 1957-1958 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

Paris WR n° 4270, 4272, 4274,

- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dôle n° 5-6,
 - « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
 - Paris - Dijon n° 10015-10016 sauf dimanches et fêtes,
- Marseille WR n° 4271, 4273,
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 19-20,

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- Venise - Milan n° 190-R 95,
- Venise - Milan n° TP-191,
- « Simplon-Orient-Express » Venise - Trieste SO-519,
- Florence - Milan n° 60-112, Milan - Bologne n° LP ou 465, Bologne - Florence HLP,
- Florence - Milan n° 22, Milan - Bologne n° 35, Bologne - Florence HLP,

Eté 1958 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

- « Paris-Côte-d'Azur » Paris - Vintimille n° 19-20,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Chambéry n° 607-608 (du 28 juin au 30 août),
- Paris - Culoz n° 619-620 (du 21 juin au 27 septembre),

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- trains spéciaux, agence et réserves,

Hiver 1958-1959 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

Paris WR n° 4270, 4272, 4274,

- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- réserve,

Marseille WR n° 4271, 4273,

- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 19-20,

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

3 voitures

- Turin - Gênes n° R51,
- Gênes - Milan n° 166,
- Milan - Gênes n° 177,
- Gênes - Naples n° R51,
- Naples - Turin n° R56,

1 voiture,

- Gênes - Vintimille n° 138-147,

1 voiture,

- Florence - Milan n° 60-112, Milan - Bologne n° LP, Bologne - Florence HLP,

Eté 1959 :

France WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,

Paris WR n° 4270, 4271, 4272, 4274,

- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- réserve,
- Marseille WR n° 4273,
- Vintimille - Paris n° RC-CR,
- Italie** WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,
- Milan - Gênes n° 177-166 (1 voiture),
- Gênes - Naples n° R51,
- Naples - Turin n° R56,
- Turin - Gênes n° R51,
- Gênes - Vintimille n° 138-147 (1 voiture),

Hiver 1959-1960 :

- France** WR n° 4270 à 4274 Inspection Paris-Sud-Est,
Paris WR n° 4271, 4272,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
 - réserve,
 - Marseille WR n° 4270, 4273,
 - « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 19-20,
 - réserve,
 - Italie** WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,
 - réserve,

Eté 1960 :

- France** WR n° 4272, 4273 Inspection Paris-Sud-Est,
- WR n° 4271, 4274 Inspection Paris-Austerlitz,
 - Paris - Bordeaux n° 1-10
 - du 15 août au 18 septembre Paris - Hendaye HLP et Hendaye - Paris n° 44
 - WR n° 4270 Inspection Marseille trains d'agence,
 - Italie** WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,
 - Trains d'agence CTAC, Tyrolean, Swiss Travel (2 voitures),
 - Réserve 3 voitures,

Hiver 1960-1961 :

France

- WR n° 4271, 4272, 4274 Inspection Paris-Sud-Est,
- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dole n° 5-6,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- WR n° 4270, 4273 Inspection Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,

- Italie** WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,
- Réserves,

Eté 1961 :

France

- WR n° 4270, 4272, 4273 Section Paris-Sud-Est,
- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dole n° 5-6,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,

- Paris - Culoz n° 619-620 du 28 juin au 17 septembre,
- WR n° 4271, 4274 Section Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,
- réserve,

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- Milan - Venise n° R95-188 ou 190,
- Milan - Venise n° 191-192,
- trains d'agence,

Hiver 1961-1962 :

France

- WR n° 4271, 4272, 4274 Section Paris-Sud-Est,
- « Simplon-Orient-Express » Paris - Dole n° 5-6,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- WR n° 4273, 4274 Section Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,

Italie WR n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- Milan - Venise n° R95-188,
- Milan - Venise n° 191-192,
- réserve,

Eté 1962 :

France

- WR n° 4270, 4272, 4274 Section Paris-Sud-Est,
- Paris - Nice n° 10019-10020 du 21 juin au 28 septembre,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- WR n° 4273 Section Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,
- WR n° 4271 Inspection Paris-Austerlitz,
- Paris - Limoges n° 1031-1004,

Italie

- WR n° 4265 à 4267 Inspection de Rome,
- TAC Viareggio/Milan - Boulogne et Pesaro - Calais,
- WR n° 4268, 4269 Inspection Milan,
- « Treno Azzurro » Milan - Naples n° R33-30,

Hiver 1962-1963 :

France

- WR n° 4270 à 4272 Inspection Paris-Sud-Est,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- WR n° 4273, 4274 Inspection Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,

Italie

- WR n° 4265, 4266 Inspection Rome réserves,
- WR n° 4267 à 4269 Inspection Milan
- « Treno Azzurro » Milan - Naples R 33-30 et réserve,

Eté 1963 :

France

- WR n° 4271, 4272 Inspection Paris-Sud-Est,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 5-6,
- Paris - Lyon n° 15-16,
- Paris-Nord - Vintimille n° 10021-10022,
- WR n° 4273 Inspection de Lyon,
- réserve,
- WR n° 4270, 4274 Inspection Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,

Italie

- WR n° 4267, 4268 Inspection Rome
- réserves,
- WR n° 4265, 4266, 4269 Inspection Milan
- « Treno Azzurro » Milan - Naples R 33-30 et réserve,

Hiver 1963-1964 :

France

- WR n° 4270, 4271, 4273, 4274 Inspection Paris-Sud-Est,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 5-6,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- WR n° 4272 Inspection Marseille
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,

Italie WR 52 places n° 4265 à 4269,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples n° R33-30,
- réserve,

Eté 1964 :

France WR 52 places n° 4270, 4272 à 4274,

- Inspection Paris-Lyon 4270, 4273
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Dôle n° 533-536 TAC,
- Inspection Marseille WR n° 4272, 4274
- « Côte d'Azur-Paris » Vintimille - Paris n° 20-19,
- « Riviera-Flandres » Marseille - Vintimille FR-RF,

Italie WR 52 places n° 4265 à 4269 Inspection Milan,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,
- TAC Ancône - Boulogne et Milan - Viareggio n° 374-373 bihebdomadaire du 20 juin au 20 septembre,

Belgique WR 52 places n° 4271 Inspection Bruxelles jusqu'au 2 août,

- Paris - Bruxelles n° 145-108 (ex « Oiseau Bleu »),

Hiver 1964-1965 :

France WR n° 4270 à 4274,

- Inspection Paris-Lyon WR n° 4270, 4271, 4273, 4274,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 5-6,

- Paris - Nice n° 10003-10004,
- WR n° 4272 Inspection Marseille,
- « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,
- Italie** WR n° 4265 à 4269 Inspection de Milan,
- réserve,

Eté 1965 :

- France** WR n° 4270 à 4274,
- Inspection Paris-Lyon WR n° 4273,
 - « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
 - « Simplon-Express » Paris - Dole n° 5-6,
 - Inspection de Lyon WR n° 4271,
 - réserve,
 - Inspection de Marseille WR n° 4270, 4272,
 - « Paris-Côte-d'Azur » Vintimille - Paris n° 20-19,
 - réserve garée Sud-Est WR n° 4273,

Italie

- WR n° 4267 à 4269 Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 65-66,
- WR n° 4265, 4266 Inspection de Milan,
- Gênes - Naples R51-56,

Hiver 1965-1966 :

- France** WR n° 4270 à 4274,
- Inspection Paris-Lyon WR n° 4270, 4273, 4274,
 - « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
 - Paris - Lyon n° 53-54,
 - Inspection de Lyon WR n° 4271,
 - réserve ou Lyon - Paris n° 10026,
 - Inspection de Marseille WR n° 4272,
 - réserve,

Italie

- WR n° 4267 à 4269 Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 65-66,
- WR n° 4265, 4266 Inspection de Milan,
- Gênes - Naples R51-56,

Eté 1966 :

- France** WR n° 4270 à 4274,
- Inspection de Calais WR n° 4270,
 - divers TAC,
 - Inspection Paris-Lyon WR n° 4271 à 4273,
 - divers TAC,
 - Inspection de Lyon WR n° 4274,
 - divers TAC,

Italie

WR n° 4266, 4268, 4269 Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 65-66,
WR n° 4265, 4267 Inspection de Milan,
- Gênes - Naples R51-56,

Hiver 1966-1967 :

France WR n° 4270 à 4274,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- « Paris-Côte-d'Azur » Paris - Nice n° 21-hlp,
- Paris - Lyon n° 10015-54,
- divers TAC Paris et Marseille,

Italie WR n° 4265 à 4269

Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 65-66,
Inspection de Milan,
- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Eté 1967 :

France WR n° 4270 à 4274,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 151-152,
- Paris - Vallorbe n° 157-158,
- Paris - Aix-les-Bains n° 609-610,
- divers TAC Lyon et Marseille,

Italie WR n° 4265 à 4269

Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 2-1,
Inspection de Milan,
- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Hiver 1967-1968 :

France WR n° 4270 à 4274,
- Paris - Vallorbe ou Dijon - Pontarlier n° 157-158,
- Paris - Aix-les-Bains n° 609-610,
- Paris - Marseille n° 53-54,
- divers TAC Paris,

Italie WR n° 4265 à 4269

Inspection de Rome,
- Rome - Munich n° 2-1,
Inspection de Milan,
- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Eté 1968 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,
- Paris - Vallorbe n° 157-158,
- Paris - Aix-les-Bains n° 609-610,

- « Flandres-Riviera » Marseille - Vintimille FR-RF,
- divers TAC,

Italie 52 places WR n° 4265 à 4269,

Inspection de Rome,

- Naples - Reggio de Calabre n° TS-PM,

Inspection de Milan,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Hiver 1968-1969 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,

- réserves,

Italie 52 places WR n° 4265 à 4269,

Inspection de Rome,

- Naples - Reggio de Calabre ou San Eufemia n° TS-PM,

Inspection de Milan,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Eté 1969 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,

- TAC divers,

Italie 52 places WR n° 4265 à 4269,

Inspection de Rome,

- Naples - San Eufemia n° TS-PM,

Inspection de Milan,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Hiver 1969-1970 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,

- réserves,

Italie 52 places WR n° 4265 à 4269,

Inspection de Rome,

- Naples - San Eufemia n° TS-PM,

Inspection de Milan,

- « Treno Azzurro » Milan - Naples R33-30,

Eté 1970 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,

Marseille TAC divers,

Toulouse TAC divers,

Italie

Rome 52 places 3 WR n° 4266, 4268, 4269,

- Rome - San Eufemia RS-PM (2 voitures),

- Milan - Venise n° 101-196 (1 voiture),

Belgique

Bruxelles 52 places 2 WR n° 4265, 4267,

Bruxelles - Luxembourg 133-134,

Bruxelles - Paris n° 120-143,

Hiver 1970-1971 :

France 52 places WR n° 4270 à 4274,
- réserves,

Italie

Rome 52 places WR n° 4265 à 4269,
Rome - San Eufemia RS-PM (2 voitures),
Milan - Venise n° 101-196 (1 voiture),

Eté 1971 :

France

Paris 52 places (140 km/h) 4270 à 4274,
TAC au départ de Boulogne en pool avec ex « Mistral » (3 voitures)
TAC au départ de Toulouse (1 voiture)
Paris-Sud-Est (1 voiture)
- « Lombardie-Express » Paris - Dole n° 223-222,
- TAC Paris - Dole n° 9325-9326,
(2 voitures pour autres TAC)

Italie

Rome 52 places 3 WR n° 4266, 4268, 4269,
Rome - San Eufemia RS-PM (2 voitures),
Milan - Venise n° 101-196 (1 voiture),

Belgique

Bruxelles 52 places 2 WR n° 4265, 4267,
Bruxelles - Luxembourg 295-294,
Bruxelles - Paris n° 282-287,

Hiver 1971-1972 :

France WR n° 4270 à 4274,

Poste Boulogne,

- TAC,

Section Toulouse,

- TAC,

Inspection Paris-Sud-Est,

- TAC,

Inspection de Lyon,

- TAC,

Italie WR n° 4265 à 4269,

- Naples - San Eufemia RS-PM,

- Milan - Venise n° 101-196,

Eté 1972 :

France WR n° 4270 à 4274,

Inspection Paris-Sud-Est,

- TAC,

Inspection de Lyon,

- TAC,

Italie WR n° 4265 à 4269,
- Naples - San Eufemia RS-PM,
- TAC,

Hiver 1972-1973 :

France WR n° 4270 à 4274,
Inspection Paris-Sud-Est,
- TAC,

Inspection de Lyon,
- TAC,

Italie WR n° 4265 à 4269,
- Naples - Lamezia RS-PM,

Été 1973 :

France WR n° 4270 à 4274,
Inspection Paris-Sud-Est,
- TAC,

Inspection de Lyon,
- TAC,

Italie WR n° 4265 à 4269,
- Naples - Lamezia RS-PM,
- TAC,

Hiver 1973-1974 :

France WR n° 4270 à 4274,
Inspection Paris-Sud-Est,
- TAC,

Inspection de Lyon,
- TAC,

Italie WR n° 4265 à 4269,
- Naples - Lamezia 581-570,
- TAC,

Été 1974 :

France 5 WR n° 4270 à 4274,
CIWL prêt **1 WR Francfort pour TAC**,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

Hiver 1974-1975 :

France 4 WR n° 4271 à 4274,
CIWL prêt **1 WR Francfort pour TAC**,
- WR n° 4270 hors service,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,
- Naples - Lamezia n° 581-570,
- réserve,

Été 1975 :

France 4 WR n° 4271 à 4274, pool avec 3 WR ex Mistral n° 3353, 3355, 3358,

CIWL prêt **1 WR Francfort pour TAC,**

- WR n° 4270 hors service,
- « Nord-Express » Paris - Aix-la-Chapelle n° 233-234,
- Paris-Montparnasse 1 WR,
- « Train Bleu » Paris - Nice n° 183-182,
- TAC divers,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

- réserve,

Hiver 1975-1976 :

France 4 WR n° 4271 à 4274, pool avec 3 WR ex Mistral n° 3353, 3355, 3358,

CIWL prêt **1 WR Francfort pour TAC,**

- Paris-Montparnasse 1 WR,
- « Train Bleu » Paris - Nice n° 183-182,
- TAC divers,
- Lyon TAC,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

- réserve,

Eté 1976 :

France 4 WR n° 4271 à 4274,

- TAC,

CIWL prêt **1 WR Francfort pour TAC,**

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

Hiver 1976-1977 :

France 4 WR n° 4271 à 4274,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

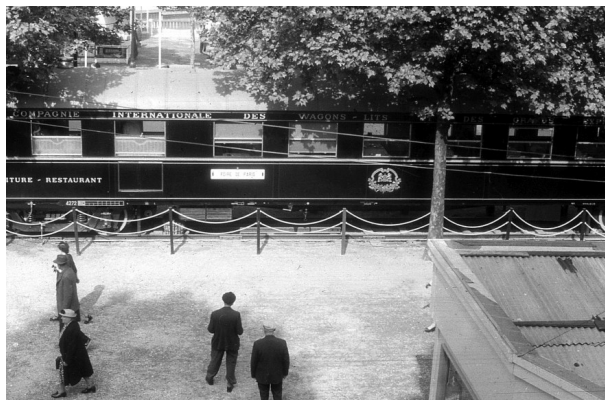
Eté 1977 :

France 4 WR n° 4271 à 4274,

- TAC,

Italie 5 WR n° 4265 à 4269,

- réserve.



Two photos of car 4272 at 'Foire de Paris' in 1955 (Coll. DF)