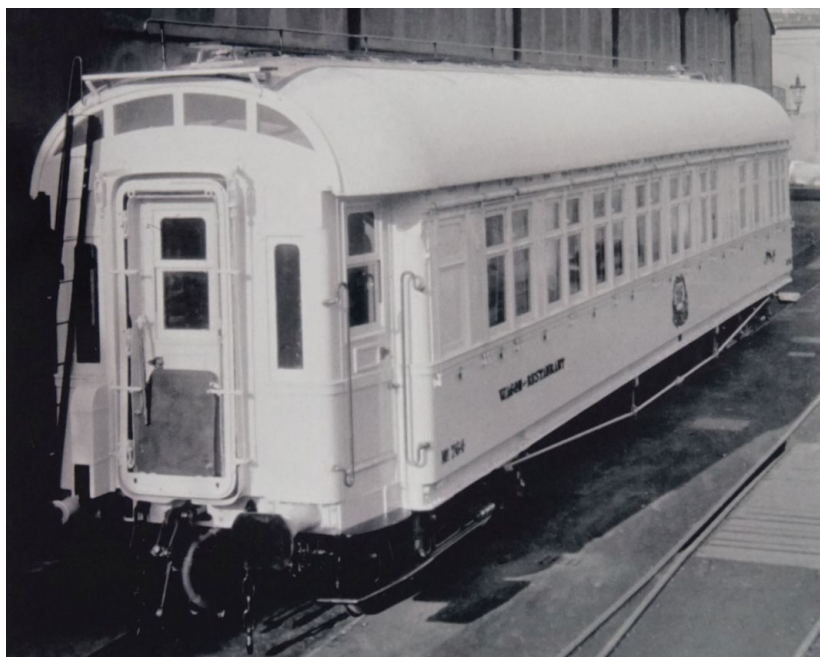


CONTENTS

Editorial – Dirk Frielingsdorf	Page 1
Documents relating to the launch of Étoile du Nord in 1927 – Otto Dykstra	Page 2
Voiture Restaurants 4255-4264 – Jean-Marc Dupuy	Page 6
Le Sud-Express déraile – Jean-Marc Dupuy	Page 19
Fundraising campaign for the WR 2982 at Stoomtrein Maldegem	Page 24
New European Sleeper Paris-Berlin and Goodby Travelski Night Express – Kurt Foncke	Page 26
Older and very old former CIWL sleeper carriages are still in service	Page 28
Fundraiser Launched to Complete Restoration of Pullman 4150 - Xavier Guerra	Page 33
Letters from our correspondents – Dr. Walter Rothschild	Page 36
Pyrénées-Côte-d'Argent-Express – Jean-Marc Dupuy	Page 36
The MOB Pullmans N°s 101 and 102 – Hermann Tester, Dirk Frielingsdorf	Page 45

Editorial – Dirk Frielingsdorf

Just in time for the height of summer, a new newsletter is out – and I hope it once again features a colourful mix of topics ranging from history to current affairs. The heat of the past few weeks – all of us, at least in Central Europe, have experienced temperatures of 40°C or more – has slowed things down a bit, but I've finally managed to get it finished before I set off on my own holiday. Fortunately, the temperatures have eased off a little; let's hope it stays that way. I hope all our readers enjoy the new newsletter; if you have any comments or contributions for us, please feel free to send them to amis-des-wagons-lits@posteo.com.



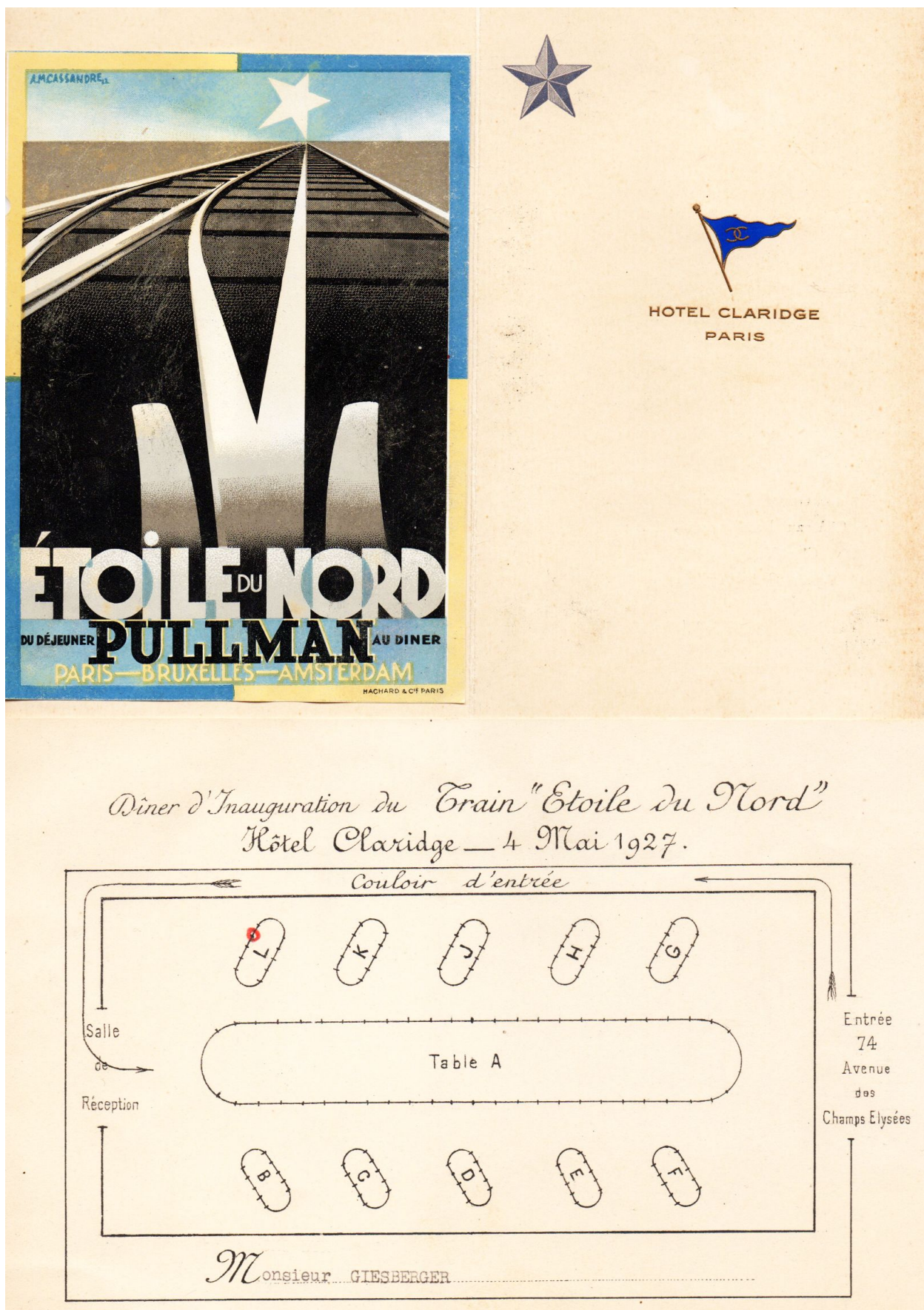
WR 764 in « Desert white » for Egyptian services, Ringhoffer 1899

Documents relating to the launch of the Étoile du Nord in 1927

by Otto Dykstra

To mark the launch of the Pullman day train "Étoile du Nord", a series of banquets were held, first in Paris, then in Brussels and Amsterdam. The following documents come from the Otto Dykstra collection; the luggage tag belonged to Mr G. Giesberger, an engineer with the Dutch Railways (NS). He later became a director. His seat is marked in red on the seating plan at the Claridge's Hotel.

1. Op 4 Mei te 20.30 uur diner aangeboden door de Cie du Chemin de fer du Nord in de zalen van
HÔTEL CLARIDGE'S
74 Avenue de Champs-Élysées, PARIJS.
2. Op 5 Mei vertrek uit PARIJS (gare du Nord) met specialen trein te 8.20. Aankomst Brussel te 11.50.
3. Te 12.15 lunch aangeboden door de Nationale Maatij der Belgische Spoorwegen in de zalen van
HÔTEL MÉTROPOLE te BRUSSEL.
4. Vertrek van Brussel (Gare Midi) te 14.40.
Aankomst te Amsterdam (C.S.) 18.00.
5. Te 20.00 diner aangeboden te Amsterdam door de Nederlandsche Spoorwegen, in den
HUIZE COUTURIER
Keizersgracht No. 674.
6. Logeeren te Amsterdam. Zoo mogelijk zal men in Brussel mededeelingen ontvangen omtrent logies, tenzij men er de voorkeur aan geeft daarvoor zelf te zorgen, in welk geval men dit eveneens moet mededeelen aan Monsieur MOYRAND te PARIJS, in bijgaande enveloppe.
7. Op 6 Mei, Amsterdam vertrek 11.20.
Déjeuner aangeboden in den trein door de Cie Intern. des Wagons-Lits.
Aankomst te PARIJS (N) 19.30.



MENU

Velouté de Pois Frais
Consommé Riche Rosé
Paillettes au Chester
.....

Suprême de Sole Chérubin
.....

Poularde de Bresse à la Doria
.....

Fonds d'Artichauts Maryland
.....

Pâté de Foie Gras Frais d'Alsace
.....

Cœurs de Laitues Japonaise
.....

Fraises Romanoff
.....

Panier d'Excellences
.....

Corbeille de Fruits
.....

Café - Liqueurs



Le 4 Mai 1927

VINS

.....
Graves Supérieur

Château Palourney 1922

Clos Vougeot 1915

Ayala Goût Américain

○○○○○○

VOYAGE D'INAUGURATION

du TRAIN PULLMAN
(1^{re} et 2^e classes)

"Étoile du Nord" Paris-Bruxelles-Amsterdam

5-6 Mai 1927

Monsieur Guesbèges

Voiture N° Place N° 21

Hôtel à Amsterdam

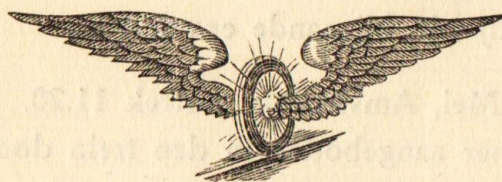
Chambre N°

Nombre de colis

DIENSTREGELING VAN DEN SPECIALEN TREIN

PARIJS (N.)	V.	8.20	W.E.Z.T.
BRUSSEL (M.)	{	A. 11.50	
	{	V. 14.40	
BERCHEM (Antwerpen).	„	15.30/32	
ESSCHEN (grens)	„	16.05/13	
ROTTERDAM (D.P.)	„	16.40/45	A.T.
DEN HAAG (H.S.M.)	„	17.07/10	„
AMSTERDAM (C.S.)	A.	18.00	„

AMSTERDAM (C.S.)	V.	11.20	A.T.
DEN HAAG (H.S.M.)	„	12.08/13	
ROTTERDAM (D.P.)	„	12.38/40	
ROSENDAAL (grens)	„	13.38/43	
BERCHEM (Antwerpen)	„	15.04/05	W.E.Z.T.
BRUSSEL (M.)	„	15.50/16.00	„
PARIJS (N.)	A.	19.30	„



Voitures-restaurant n° 4255 à 4264

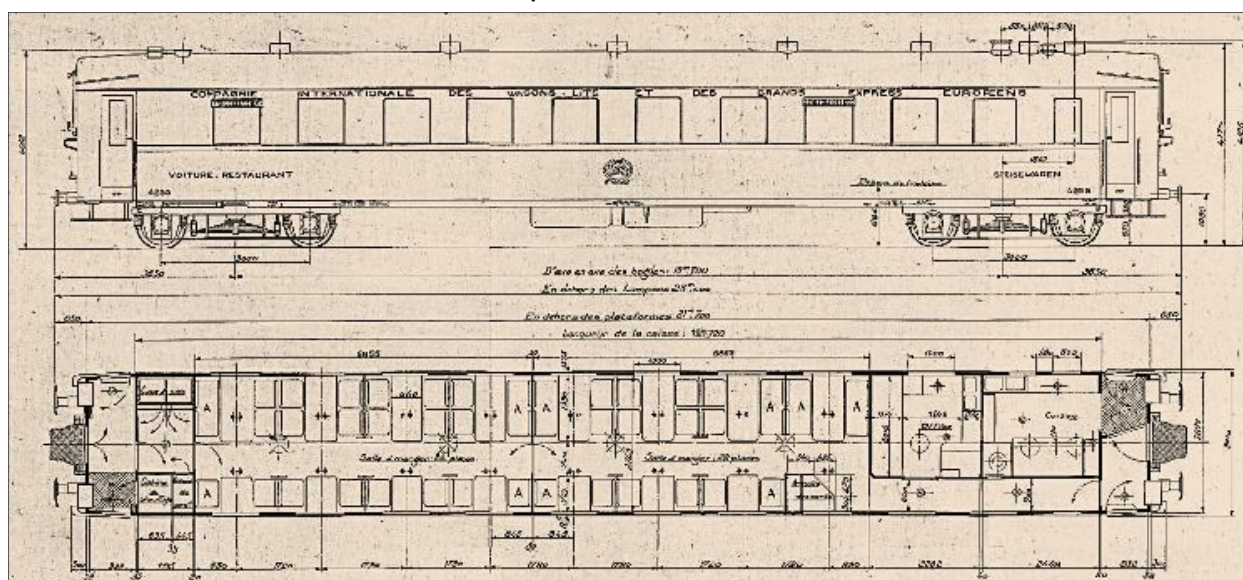
by Jean-Marc Dupuy

Baptisée *Simmering* dans les divers documents, la commande de cette nouvelle série de dix unités est passée par la CIWL en septembre 1948 auprès de la société Waggon Fabriken in Simmering pour des livraisons débutant le 16 mai 1950 (première sortie d'usine). Il est probable qu'une subvention de l'Etat autrichien ait servi pour le financement de cet achat, ce qui explique le choix du constructeur et l'obligation de service sur les lignes autrichiennes (ÖBB).

Referred to as 'Simmering' in various documents, the order for this new series of ten units was placed by the CIWL in September 1948 with Waggon Fabriken in Simmering, with deliveries commencing on 16 May 1950 (first unit to leave the factory). It is likely that a subsidy from the Austrian government was used to finance this purchase, which explains the choice of manufacturer and the requirement for the trains to operate on Austrian lines (ÖBB).



WR n° 4255 photo officielle en sortie d'usine



D'une longueur hors tampons de seulement 23 m, ces dix véhicules ont des caisses entièrement métallique réalisées à l'aide de tôles profilées et soudées. Pour une sécurité accrue, les deux plateformes d'extrémité sont érigées en « bouclier ». Leur masse à vide s'élève à 40,650 tonnes et à 42 tonnes en charge.

Montée sur des bogies type SGP d'un empattement de 3 m et dérivés des modèles Görlitz allégés, la forme de caisse est d'inspiration germanique et cette conception sert ensuite pour les premières voitures unifiées à places assises construites au début des années 1950 pour les Chemins de fer autrichiens OBB (longueur hors tampons de 23 m pour 15 ABC4ü série n° 12500 puis 20 BC 4ü série n° 21500). Leur équipement de freinage comprend notamment un distributeur Knorr à action rapide avec valve Rihosek.

With an overall length of just 23 m, these ten vehicles have all-metal bodies constructed from profiled and welded sheet metal. For added safety, the two end platforms are designed as 'shields'. Their tare weight is 40.650 tonnes and 42 tonnes when fully loaded.

Mounted on SGP-type bogies with a 3-metre wheelbase and derived from the lighter Görlitz models, the body shape is of Germanic inspiration and this design was subsequently used for the first standardised seating carriages built in the early 1950s for the Austrian Federal Railways (OBB) (overall length 23 m for 15 ABC4ü series no. 12500 and 20 BC 4ü series no. 21500). Their braking equipment includes, in particular, a fast-acting Knorr brake distributor with a Rihosek valve.

Ces véhicules offrent 46 places de restauration réparties en deux salles de 22 et 24 places. L'aménagement des deux salles, très sobre, fait appel à un revêtement en contreplaqué avec des parements de plaquage en noyer verni ; les plafonds sont quant à eux confectionnés en tôles d'aluminium laquées en blanc. Des stalles à trois places de front dans la largeur de part et autres des tables complètent l'aménagement intérieur. La cuisine et l'office sont aménagées suivant les normes des voitures précédentes et l'éclairage incandescent est du type Siemens.

Les dates des réceptions par la CIWL sont les suivantes :

These vehicles offer 46 dining seats divided between two dining areas seating 22 and 24 passengers respectively. The interior design of both areas is very understated, featuring plywood panelling with veneered walnut trim; the ceilings, meanwhile, are made of white-lacquered aluminium sheet. Benches seating three abreast on either side of the tables complete the interior layout. The kitchen and pantry are fitted to the same standards as the previous carriages, and the incandescent lighting is of the Siemens type.

The dates of acceptance by the CIWL are as follows:

- WR n° 4255 sortie le 19 mai 1950,
- WR n° 4256 sortie le 15 juin 1950,
- WR n° 4257 sortie le 8 juillet 1950,
- WR n° 4258 sortie le 26 juillet 1950,
- WR n° 4259 sortie le 12 août 1950,
- WR n° 4260 sortie le 31 août 1950,
- WR n° 4261 sortie le 9 septembre 1950,
- WR n° 4262 sortie le 30 septembre 1950,
- WR n° 4263 sortie le 17 octobre 1950,
- WR n° 4264 sortie le 31 octobre 1950.

Débuts de carrière en Autriche - *Early career in Austria*

Affectées au fur et à mesure de leurs livraisons à la Division CIWL de Vienne, ces arrivées permettent les retraits des anciennes unités en teck subsistant encore sur certains trains. A titre indicatif, pour l'été 1950, les effectifs CIWL basés à Vienne comprennent encore quinze modèles de cette catégorie (WR n° 2097, 2163, 2177, 2377, 2378, 2379, 2383, 2384, 2468, 2469, 2480, 2507, 2508, 2537, 2538). Un premier roulement est confié à l'été 1950 aux WR n° 4255 et 4256. Celui-ci est axé sur l'« Orient-Express » (D 123-122) qui circule en journée entre Kehl et Vienne avec en complément une rotation entre Linz et Wiesbaden D 133-132 ; les deux WR sont épaulés par les deux WR n° 4050 (ex Pullman) et n° 4250 (ex WR n° 2506).

Pendant l'hiver 1950-1951, les dix WR n° 4255 à 4264 sont mises en service sur les trains suivants :

- WR n° 4255 à 4259 « Arlberg-Orient-Express » Vienne - Bâle D 111-112 et Salzburg - Bâle D 229-228,
- WR n° 4260 à 4262 « Orient-Express » Vienne - Kehl D 123-122,
- WR n° 4263, 4264 (et WR n° 4050 ex Pullman) Vienne - Wiesbaden D 133-132.

As they were delivered to the CIWL Division in Vienna, these new units enabled the withdrawal of the old teak-panelled carriages still in service on certain trains. By way of illustration, by the summer of 1950, the CIWL fleet based in Vienna still comprised fifteen carriages of this type (WR nos. 2097, 2163, 2177, 2377, 2378, 2379, 2383, 2384, 2468, 2469, 2480, 2507, 2508, 2537, 2538). An initial service was assigned in the summer of 1950 to WR nos. 4255 and 4256. This focused on the 'Orient-Express' (D 123-122), which ran during the day between Kehl and Vienna, supplemented by a service between Linz and Wiesbaden (D 133-132); the two WRs were supported by WRs No. 4050 (ex-Pullman) and No. 4250 (ex-WR No. 2506).

During the winter of 1950–1951, the ten WRs numbered 4255 to 4264 were put into service on the following trains:

- WR nos. 4255 to 4259 "Arlberg-Orient-Express" Vienna – Basel D 111-112 and Salzburg – Basel D 229-228,
- WR nos. 4260 to 4262 "Orient-Express" Vienna – Kehl D 123-122,
- WR nos. 4263, 4264 (and WR no. 4050, formerly Pullman) Vienna – Wiesbaden D 133-132.

Des modifications de parcours ne sont ensuite observées. Ainsi à l'été 1955, sur l'« Orient-Express », les prestations de la WR sont limitées au trajet de Stuttgart à Vienne. Les express n° 133-132 ayant repris l'appellation d'« Ostende-Vienne-Express », bénéficient d'une WR entre Vienne et Regensburg (Ratisbonne). A l'été 1957, le « Tauern-Express » n° 101-102 accueille l'une de ces WR sur un parcours de Stuttgart à Villach et Klagenfurt. Avec la hausse du trafic estival, les dix voitures sont alors toutes en circulation. La montée en puissance des sports d'hiver amène leur utilisation dans les compositions de trains spéciaux. A l'hiver 1957-1958, elles sont présentes dans des sillons Calais - Innsbruck ; on peut les voir ainsi sur le sol français (transversale du Nord-Est). A l'hiver 1959-1960, elles se rendent cette fois en Italie en assurant une mission entre Vienne et Venise (express n° 581-580).

Les horaires de l'été 1960 constituent l'apogée de leurs prestations suite à leurs emplois maintenus sur l'« Arlberg-Orient-Express » (Vienne - Bâle), les D 221-220 (Vienne - Bâle), l'« Orient-Express » (Vienne - Stuttgart), l'« Ostende-Vienne-Express » (Vienne - Passau), les D 581-580 (Vienne - Venise), la réserve basée à Vienne ne comportant qu'une seule unité.

No further changes to the route were subsequently observed. Thus, in the summer of 1955, on the 'Orient-Express', the WR service was limited to the journey from Stuttgart to Vienna. Express trains nos. 133–132, having resumed the name 'Ostend–Vienna Express', were provided with a WR service between Vienna and Regensburg. In the summer of 1957, the 'Tauern-Express' Nos. 101–102 incorporated one of these WR carriages on the route from Stuttgart to Villach and Klagenfurt. With the increase in summer traffic, all ten carriages were then in service. The rise in popularity of winter sports led to their use in special train services. In the winter of 1957–1958, they were deployed on the Calais–Innsbruck route; they could thus be seen on French soil (the North-East Transversal). In the winter of 1959–1960, they travelled to Italy, operating a service between Vienna and Venice (Express No. 581–580).

The summer 1960 timetables marked the peak of their service, following their continued deployment on the 'Arlberg-Orient-Express' (Vienna–Basel), the D 221–220 (Vienna–Basel), the 'Orient-Express' (Vienna–Stuttgart), the 'Ostend–Vienna Express' (Vienna–Passau), the D 581–580 (Vienna–Venice), with the Vienna-based reserve comprising just a single unit.

Diverses mutations affectent la série des « Simmering » dans les années 1960. À l'été 1961, la Division CIWL de Vienne mute vers celle de Rome les trois WR n° 4255, 4256, 4264 qui sont employées sur des relations estivales Rome - Munich n° 60-65 et Rome - Florence n° 61-34. En conséquence, l'« Orient-Express » perd sa voiture-restaurant qui est remplacée par une simple voiture-bar. À l'été 1962, Rome ne conserve plus que les deux WR n° 4256 et 4264 assurant seulement les réserves ; sur cette dernière, les ateliers CIWL de Rome déposent la porte entre les deux salles de restauration afin de faciliter le travail de serveurs. Les deux WR n° 4255 (ex Rome) et n° 4262 (ex Vienne) sont temporairement dirigées vers l'Inspection CIWL d'Amsterdam pour servir dans les compositions des trains saisonniers de l'agence Hôtel-Plan circulant entre La Haye et Gênes.

De nouvelles modifications d'affectations sont observées à l'été 1964. Si les deux WR n° 4259 et 4262 dépendent d'Amsterdam, les deux WR n° 4256 et 4260 sont dorénavant basées à Francfort-sur-le-Main pour servir dans les formations des trains D 65-60 (Munich - Bolzano) et « Dalmatia-Express » D 652-651 (Munich - Villach), Vienne ne gardant alors que les six WR n° 4255, 4257, 4258, 4261, 4263 et 4264.

A number of changes affected the 'Simmering' series in the 1960s. In the summer of 1961, the CIWL Division in Vienna transferred the three WR carriages nos. 4255, 4256 and 4264 to the Rome Division; these were used on the summer services Rome–Munich nos. 60–65 and Rome–Florence nos. 61–34. Consequently, the "Orient-Express" lost its dining car, which was replaced by a simple bar car. In the summer of 1962, Rome retained only the two WR carriages, nos. 4256 and 4264, which were used solely as reserves; on the latter, the CIWL workshops in Rome removed the door between the two dining compartments to facilitate the work of the waiters. The two WRs No. 4255 (formerly Rome) and No. 4262 (formerly Vienna) were temporarily assigned to the CIWL Inspectorate in Amsterdam to serve in the seasonal train services of the Hôtel-Plan agency running between The Hague and Genoa.

Further changes in assignments were observed in the summer of 1964. Whilst the two WRs No. 4259 and 4262 were based in Amsterdam, the two WRs No. 4256 and 4260 were now based in Frankfurt am Main to serve in the D 65-60 (Munich–Bolzano) and 'Dalmatia-Express' ' D 652-651 (Munich–Villach), with Vienna retaining only the six WRs nos. 4255, 4257, 4258, 4261, 4263 and 4264.

A l'hiver 1964-1965, elles ne conservent que leur roulement sur l'« Arlberg-Express » n° 111-110 entre Vienne et Bâle, les autres unités italiennes et allemandes assurant seulement les réserves. Le trafic estival se caractérisant par un nombre accru de trains entraîne à l'été 1965 l'affectation de six WR n° 4255, 4256, 4259, 4260, 4262, 4264 à Francfort-sur-le-Main pour y être utilisées sur les trois relations « Dalmatia-Express » Munich - Villach n° 652-651, Munich - Bolzano n° 165-160 et « Metropolitano » Francfort - Milan n° 46-45. A l'été 1966, elles perdent définitivement leurs rotations sur l'« Arlberg-Express ». En compensation, les trois WR n° 4257 à 4259 sont mutées vers la Direction CIWL de Bruxelles. Elles sont employées entre Bruxelles et Luxembourg sur les trains n° 33-36 ainsi que sur des trains autos-couchettes (TAC) vers le Sud de la France. A partir de l'hiver 1966-1967, les mises en garage se multiplient et seules les unités belges conservent quelques services sur des TAC jusqu'en 1968.

Au début des années 1970, victimes des arrivées de matériels plus modernes, ces dix WR sont alors garées hors services à Vienne (Ateliers CIWL WR n° 4256, 4258, 4261 à 4263), Bad Vilbel (WR n° 4255), Neu Aubing (Ateliers CIWL WR n° 4260), Ostende (WR n° 4257, 4264) et Amsterdam (WR n° 4259). Cette dernière y est employée quelque temps comme restaurant à poste fixe. Elles sont radiées en bloc peu après, à l'exception des WR n° 4259 et 4264 ayant un répit de deux années, aucune voiture n'est préservée.

By the winter of 1964–65, they were only still in regular service on the 'Arlberg-Express' No. 111–110 between Vienna and Basel, with the other Italian and German units serving solely as reserves. As summer traffic was characterised by an increased number of trains, this led in the summer of 1965 to the deployment of six WR units nos. 4255, 4256, 4259, 4260, 4262 and 4264 to Frankfurt am Main to be used on the three services: the 'Dalmatia-Express' Munich–Villach No. 652–651, Munich–Bolzano No. 165–160 and the 'Metropolitano' Frankfurt–Milan No. 46–45. In the summer of 1966, they were permanently withdrawn from service on the "Arlberg-Express". In return, the three WR units nos. 4257 to 4259 were transferred to the CIWL Directorate in Brussels. They were deployed between Brussels and Luxembourg on trains nos. 33–36, as well as on motor-sleeper trains (TAC) to the south of France. From the winter of 1966–1967, the number of carriages being taken out of service increased, and only the Belgian units retained a few services on TACs until 1968.

In the early 1970s, displaced by the arrival of more modern rolling stock, these ten WRs were then taken out of service and stored in Vienna (CIWL Workshops: WR Nos. 4256, 4258, 4261 to 4263), Bad Vilbel (WR No. 4255), Neu Aubing (CIWL Workshops: WR No. 4260), Ostend (WR nos. 4257, 4264) and Amsterdam (WR no. 4259). The latter was used there for a time as a stationary restaurant. They were all written off shortly afterwards; with the exception of WR nos. 4259 and 4264, which were given a two-year reprieve, none of the carriages were preserved.

- WR n° 4255 réformée 1971 et vendue Heuvelmans le 19 septembre 1974,
- WR n° 4256 réformée 1971 et vendue Franz Hübl le 18 juillet 1973,
- WR n° 4257 réformée 1971 et vendue Heuvelmans janvier 1974,
- WR n° 4258 réformée 1971 et vendue Heuvelmans le 4 avril 1974,
- WR n° 4259 réformée 1973 et vendue à Entreprise de ferrailage Dubeau (Eragny-sur-Oise) décembre 1979,
- WR n° 4260 réformée 1971 et vendue Heuvelmans avril 1976,
- WR n° 4261 réformée 1971 et vendue Franz Hübl le 18 juillet 1973,
- WR n° 4262 réformée 1971 et vendue Heuvelmans le 4 avril 1974,
- WR n° 4263 réformée 1971 et vendue Franz Hübl le 18 juillet 1973,

- WR n° 4264 réformée 1973 et vendue Heuvelmans le 4 avril 1974.

Annexe sur les affectations

Eté 1950 :

Autriche WR n° 4255, 4256,

- Orient-Express Vienne - Kehl D 123-122,
- Linz - Wiesbaden D 133-132,

Hiver 1950-1951 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

WR n° 4255 à 4259

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle D 111-112,
 - Salzburg - Bâle D 229-228,
- WR n° 4260 à 4262
- Orient-Express Vienne - Kehl D 123-122,
- WR n° 4263, 4264 (et WR n° 4050 ex Pullman)
- Vienne - Wiesbaden D 133-132,

Eté 1951 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Salzburg - Bâle D 229-228,
- Orient-Express Vienne - Kehl,
- Vienne - Wiesbaden D 133-132,
- Réserve 2 voitures,

Hiver 1951-1952 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Salzburg - Bâle D 229-228,
- Orient-Express Vienne - Kehl,
- Vienne - Wiesbaden D 133-132,
- Réserve 2 voitures,

Eté 1952 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Salzburg - Bâle D 205-228,
- Orient-Express Vienne - Kehl,
- Vienne - Wiesbaden D 133-132,
- Réserve 2 voitures,

Hiver 1952-1953 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express D 111-110 Vienne - Bâle
- Salzburg - Bâle D 229-228
- Orient-Express D 123-122 Vienne - Kehl
- Orient-Express Wels - Wiesbaden D 133-132,
- Réserve 2 voitures,

Eté 1953 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Bâle D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Kehl,
- Orient-Express Vienne - Nuremberg,
- réserve 2 voitures,

Hiver 1953-1954 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle
- Vienne - Bâle D 221-220
- Orient-Express Vienne - Kehl
- Orient-Express Vienne - Nuremberg
- Réserve 2 voitures,

Eté 1954 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle
- Vienne - Bâle D 221-220
- Orient-Express Vienne - Kehl
- Orient-Express Vienne - Nuremberg
- Réserve 2 voitures,

Hiver 1954-1955 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Feldkirch - Bâle D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Kehl,
- Orient-Express Vienne - Nuremberg,
- réserve 2 voitures,

Eté 1955 :

Autriche WR n° 4256 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Bregenz (Bâle) D 221-220,

- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,

Hiver 1955-1956 :

Autriche WR n° 4256 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Bregenz (Bâle) D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,
- Réserve 2 voitures,

Eté 1956 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Bregenz (Bâle) D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,
- Tauern-Express Stuttgart - Villach - Klagenfurt Exp 101-102,

Hiver 1956-1957 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132
- Réserve 4 voitures,

Eté 1957 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Vienne - Bâle D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,
- Tauern-Express Stuttgart - Villach - Klagenfurt Exp 101-102,

Hiver 1957-1958 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,
- spéciaux agence Ingham Innsbruck - Calais,

Eté 1958 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,

- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,
- Tauern-Express Stuttgart - Villach - Klagenfurt Exp 101-102,

Hiver 1958-1959 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Regensburg Exp 133-132,

Eté 1959 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Vienne - Bâle D 221-220,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Tauern-Express Stuttgart - Villach - Klagenfurt Exp 101-102,

Hiver 1959-1960 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 51-52,
- Vienne - Venise n° 581-580,

Eté 1960 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle
- Vienne - Bâle D 221-220
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132
- Vienne - Venise D 581-580
- Réserve 1 voiture,

Hiver 1960-1961 :

Autriche WR n° 4255 à 4264,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle
- Orient-Express Vienne - Stuttgart Exp 123-122
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132
- garées en réserve WR 4255, 4259, 4262,

Eté 1961 :

Autriche WR n° 4257 à 4263,

- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Vienne - Bâle Exp 220-221,

- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132,
- Italie** WR n° 4255, 4256, 4264,
- Rome - Munich n° 60-65,
- Rome - Florence n° 61-34

Hiver 1961-1962 :

- Autriche** WR n° 4257 à 4263,
- Arlberg-Orient-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132,
- réserve WR n° 4258, 4263,
- Italie** WR n° 4255, 4256, 4264,
- réserve,

Eté 1962 :

- Autriche** WR n° 4257 à 4261, 4263,
- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Vienne - Bâle Exp 220-221,
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132
- Italie** WR n° 4256, 4264,
- réserve,
- Pays-Bas** WR n° 4255, 4262,
- spéciaux hôtel plan La Haye - Gênes,

Hiver 1962-1963 :

- Autriche** WR n° 4257 à 4263,
- Arlberg-Express Vienne - Bâle
- Ostende-Wien-Express Vienne - Passau Exp 133-132
- garées en réserve WR 4259, 4262,
- Italie** Rome WR n° 4255 (ex Amsterdam), 4256, 4264,
- réserves WR n° 4256, 4264,
- Milan - Venise n° 191-OP WR n° 4255,

Eté 1963 :

- Autriche** WR n° 4257, 4258, 4260, 4261, 4263,
- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- Vienne - Bâle Exp 220-221,
- Italie** WR n° 4255, 4256, 4264,
- réserve,
- Pays-Bas** WR n° 4259, 4262,
- spéciaux hôtel plan La Haye - Gênes,

Hiver 1963-1964 :

- Autriche** WR n° 4257 à 4263,
- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,

- garées WR n° 4257, 4259, 4261, 4262,
- Italie** WR n° 4255, 4256, 4264,
- réserve,

Eté 1964 :

Pays-Bas

- WR 46 places n° 4259, 4262,
- spéciaux La Haye - Gênes

Allemagne

- WR 46 places n° 4256, 4260,
- Munich - Bolzano D 65-60
- Dalmatia-Express D 652-651 Munich - Villach

Autriche WR n° 4255, 4257, 4258, 4261, 4263, 4264,

Hiver 1964-1965 :

Italie WR n° 4255, 4264,

- réserve,

Allemagne WR n° 4256, 4260,

- réserves garées,

Autriche WR n° 4257 à 4259, 4261 à 4263,

- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- réserve,
- garées réserves WR n° 4259, 4262,

Eté 1965 :

Allemagne WR n° 4255, 4256, 4259, 4260, 4262, 4264,

- Dalmatia-Express Munich - Villach n° 652-651,
- Munich - Bolzano n° 165-160,
- Metropolitano Francfort - Milan n° 46-45 WR n° 4262, 4264,

Autriche WR n° 4257, 4258, 4261, 4263,

- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- réserve,

Hiver 1965-1966 :

Allemagne WR n° 4255, 4256, 4259, 4260, 4262, 4264,

- Metropolitano Francfort - Milan n° 46-45,
- réserve garées,

Autriche WR n° 4257, 4258, 4261, 4263,

- Arlberg-Express Vienne - Bâle n° 111-110,
- réserve,

Eté 1966 :

Allemagne WR n° 4255, 4260, 4262,

- Metropolitano Francfort - Milan n° 46-45,

Autriche WR n° 4256, 4261, 4263, 4264,
- réserve et spéciaux WR n° 4264,
- garées hors service WR n° 4256, 4261, 4263,

Belgique WR n° 4257 à 4259,
- Bruxelles - Luxembourg n° 33-36,
- TAC divers,

Hiver 1966-1967 :

Allemagne WR n° 4255, 4258, 4260, 4262,
- garées Garmisch ou Francfort,

Autriche WR n° 4256, 4261, 4263, 4264,
- garées hors service Vienne,

Belgique WR n° 4257, 4259,
- TAC,

Eté 1967 :

Allemagne WR n° 4255, 4258, 4260, 4262,
- garées Garmisch ou Francfort,

Autriche WR n° 4256, 4261, 4263, 4264,
- garées hors service Vienne,

Belgique WR n° 4257, 4259,
- TAC divers WR n° 4259,
- garée Ostende WR n° 4257,

Hiver 1967-1968 :

Allemagne WR n° 4255, 4258, 4260, 4262,
- garées Garmisch ou Francfort,

Autriche WR n° 4256, 4261, 4263, 4264,
- garées hors service Vienne,

Belgique WR n° 4257, 4259,
- TAC divers WR n° 4259,
- garée Ostende WR n° 4257,

Eté 1968 :

Bruxelles WR n° 4259 sur TAC vers France,
- garée Ostende hors service WR n° 4257,

Francfort-sur-le-Main garées hors service WR n° 4255, 4258, 4262,
- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,

Vienne 46 places WR n° 4256, 4261, 4263, 4264 garées Vienne,

Hiver 1968-1969 :

Bruxelles WR n° 4257, 4259,
- garées Ostende hors service WR n° 4257, 4259,

Francfort-sur-le-Main garées hors service WR n° 4255, 4258, 4262,

- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,
Vienne 46 places WR n° 4256, 4261, 4263, 4264 garées Vienne,

Eté 1969 :

Bruxelles WR n° 4257, 4259,
- garées Ostende hors service WR n° 4257, 4259,
Francfort-sur-le-Main garées hors service WR n° 4255, 4258, 4262,
- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,
Vienne 46 places WR n° 4256, 4261, 4263, 4264 garées Vienne,

Hiver 1969-1970 :

Bruxelles WR n° 4257, 4259,
- garées Ostende hors service WR n° 4257, 4259,
Francfort-sur-le-Main garées hors service WR n° 4255, 4258, 4262,
- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,
Vienne 46 places WR n° 4256, 4261, 4263, 4264 garées Vienne,

Eté 1970 :

Amsterdam WR n° 4259, 4264,
- louées NS,
Bruxelles WR n° 4257,
- garée Ostende hors service,
Francfort-sur-le-Main garées hors service WR n° 4255, 4258, 4262,
- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,
Vienne 46 places WR n° 4256, 4261, 4263 garées Vienne,

Hiver 1970-1971 :

Amsterdam WR n° 4259, 4264,
- louées NS,
Bruxelles WR n° 4257,
- garée Ostende hors service,
Francfort-sur-le-Main
- Bad Vibel garée hors service WR n° 4255,
- Neu Aubing garée hors service WR n° 4260,
Vienne 46 places WR n° 4256, 4258, 4261, 4262, 4263 garées Vienne,

Eté 1971 :

Pays-Bas Hors service 46 places WR n° 4259 garée Amsterdam,
Belgique Hors service 56 places WR n° 4257, 4264 garées Ostende,
Allemagne Hors service 46 places 2 WR n° 4255 garée Bad Vilbel, n° 4260 garée Ateliers CIWL Neu Aubing,
Autriche Hors service 46 places garées Ateliers CIWL Vienne 5 WR n° 4256, 4258, 4261 à 4263,

Hiver 1971-1972 :

Pays-Bas WR n° 4259 garée HS Ostende,

Belgique WR n° 4257, 4264 garées HS Ostende,

Allemagne WR n° 4255, 4260 garées HS,

Autriche WR n° 4256, 4258, 4261 à 4263 garées HS Vienne,

Eté 1972 :

Pays-Bas WR n° 4259 garée cuisine à Hoek van Holland,

Belgique WR n° 4264 garée HS Ostende,

- WR n° 4257 réformée décembre 1971,

Allemagne WR n° 4255, 4260 garées HS,

Autriche WR n° 4256, 4258, 4261 à 4263 réformées décembre 1971 Vienne,

Hiver 1972-1973 :

Pays-Bas WR n° 4259 garée cuisine à Hoek van Holland,

Belgique WR n° 4264 garée HS Ostende,

Eté 1973 :

Pays-Bas WR n° 4259 garée cuisine à Hoek van Holland, réformée décembre 1972,

Belgique WR n° 4264 garée HS Ostende,

Hiver 1973-1974 :

Belgique WR n° 4264 garée HS Ostende,

Eté 1974 :

Belgique

- 46 places WR n° 4264,

- Réformes 1974 WR n° 4255, 4260 garées Munich, 4259 Amsterdam utilisée comme cuisine

15 novembre 1900 :

le « Sud-Express » déraille - the 'Sud-Express' derailed

by Jean-Marc Dupuy



« Sud-Express »
venant de
Paris entre
Bayonne et
Irun en 1900
(photo Ogier
collection
André Jacquot)

Le 8 juin 1900, pour répondre à l'augmentation sensible du nombre de voyageurs générée par l'ouverture de l'Exposition universelle de Paris, le « Sud-Express » est rendu quotidien sur le parcours de Paris à Madrid, tandis qu'il est mis en route trois fois par semaine vers Lisbonne.

Grâce aux progrès significatifs enregistrés sur les infrastructures des Compagnies du PO et du Midi, il devient également possible d'envisager un trajet intégralement diurne en France et d'offrir à la clientèle un « train salon », formule alors très en vogue chez les clients fortunés. Cette possibilité entraîne alors une inversion des sillons et les voitures-lits entrant dans la composition française cèdent leurs places à des voitures-salon en teck de la CIWL.

Pouvant circuler jusqu'à la vitesse de 120 km/h, le « Sud-Express » devient également le train le plus rapide du monde (moyenne de 87 km/h sur les 825 km du trajet entre Paris et Bayonne, masse de 215 tonnes). Quittant Paris-Austerlitz à 12 h 30, il rallie Irun à 22 h 00. Le train espagnol atteint Madrid le lendemain à 13 h 45 (retour Madrid 18 h 40, Irun 10 h 43 et Paris-Austerlitz 20 h 43).

Hélas, le 15 novembre 1900, sur la section Hendaye - Bordeaux, à environ 20 km de Dax, entre les gares de Saint-Geours-de-Mareme et Saubusse le train remontant vers Bordeaux et Paris, déraile à 11 h 40. Des trois voitures affectées aux voyageurs, et notamment du wagon-restaurant, broyé contre le fourgon et tender, on tirera 13 morts et 26 blessés.

On 8 June 1900, in response to the significant increase in passenger numbers generated by the opening of the Paris World's Fair, the 'Sud-Express' began running daily between Paris and Madrid, whilst three services a week were introduced to Lisbon.

Thanks to significant improvements to the infrastructure of the PO and Midi companies, it also became possible to envisage an entirely daytime journey through France and to offer customers a "salon train", a concept then very much in vogue among wealthy clients. This development led to a reversal of the train's composition, with the sleeping cars in the French section being replaced by CIWL teak saloon cars.

Capable of speeds of up to 120 km/h, the "Sud-Express" also became the fastest train in the world (averaging 87 km/h over the 825 km journey between Paris and Bayonne, with a weight of 215 tonnes). Leaving Paris-Austerlitz at 12.30 pm, it reached Irun at 10.00 pm. The Spanish train arrived in Madrid the following day at 1.45 pm (return: Madrid 6.40 pm, Irun 10.43 am and Paris-Austerlitz 8.43 pm).

Alas, on 15 November 1900, on the Hendaye-Bordeaux section, approximately 20 km from Dax, between the stations of Saint-Geours-de-Mareme and Saubusse, the train travelling towards Bordeaux and Paris derailed at 11.40 am. From the three carriages carrying passengers, and in particular the dining car, which was crushed against the goods van and tender, 13 people were killed and 26 injured.

Un événement retentissant - A sensational event

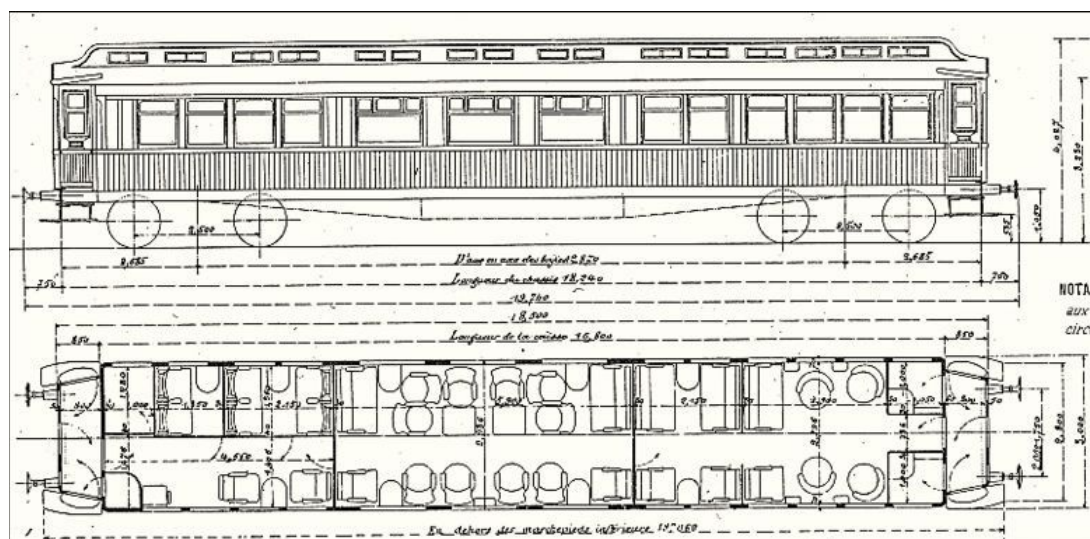
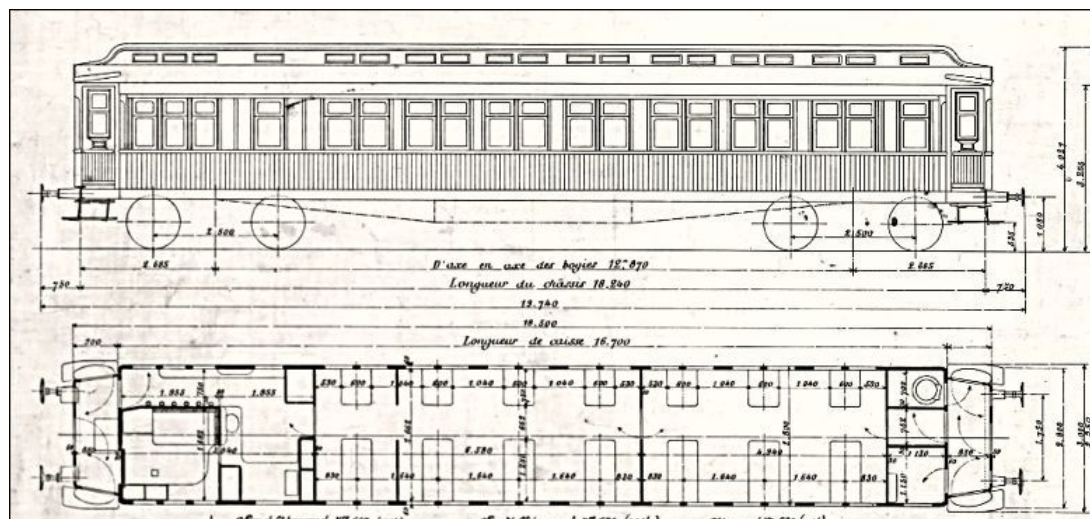
Ce déraillement du 15 novembre 1900 ayant eu lieu sur les voies ferrées de la Compagnie du Midi dans le département des Landes connaît un important retentissement dû au caractère prestigieux de ce train de luxe et à la notoriété de certains des voyageurs.

Au matin du 15 novembre, les trente-quatre passagers arrivant de Madrid et de Lisbonne changent de convoi. Ils quittent donc à la frontière leurs voitures-lits CIWL à l'écartement large pour prendre place pour le trajet de jour dans deux voitures-salon (les WS n° 1537 et 1552) complétées par une voiture-restaurant (WR n° 670), le tout encadré par deux fourgons, l'un CIWL à trois essieux (F n° non connu), en

tête, l'autre du Midi, à deux essieux, en queue. Les personnels de bord comprennent neuf employés de la CIWL et quatre cheminots de la Compagnie du Midi, ce qui porte le nombre total des occupants du convoi à quarante-sept. Le train est tracté par une locomotive de vitesse compound de type 220, (Oustrance) de la série Midi n° 1751 à 1784, la n° 1756 ; l'équipe de conduite se compose du mécanicien de route Boussié et du chauffeur Hieret, tous deux affectés au dépôt de Bordeaux-Saint-Jean.

This derailment on 15 November 1900, which occurred on the railway lines of the Compagnie du Midi in the Landes department, caused a major stir due to the prestigious nature of this luxury train and the fame of some of the passengers.

On the morning of 15 November, the thirty-four passengers arriving from Madrid and Lisbon changed trains. They therefore left their sleeping cars (CIWL) with broad gauge at the border to take their seats for the daytime journey in two salon cars (WS nos. 1537 and 1552), supplemented by a dining car (WR no. 670), the whole formation flanked by two baggage vans, one a three-axle CIWL (F no. unknown) at the front, the other a two-axle Midi van at the rear. The on-board crew comprised nine CIWL staff and four railway workers from the Compagnie du Midi, bringing the total number of occupants on the train to forty-seven. The train is hauled by a type 220 compound express locomotive (Oustrance) from the Midi series nos. 1751 to 1784, no. 1756; the driving crew consists of the locomotive driver Boussié and the fireman Hieret, both based at the Bordeaux-Saint-Jean depot.



À 11 h 46, alors qu'elle aborde une courbe de grand rayon en déclivité de 5 ‰ située une trentaine de kilomètres avant Dax, entre les gares de Saint-Geours-de-Mareme et de Saubusse, au PK 165,5, la machine quitte brusquement les rails, laboure sur environ 100 m le ballast, puis bascule enfin en bas du talus. Le fourgon de tête et la voiture-restaurant suivent et s'écrasent contre le tender, alors que les deux voitures-salon et le fourgon de queue déraillent, mais restent sur la voie.

L'heure du déraillement explique l'affluence des voyageurs dans la voiture-restaurant. Trente personnes y sont alors présentes pour le service du déjeuner. Les quatre autres voyageurs sont restés dans les deux voitures-salon et ils ne seront que légèrement contusionnés comme les deux cheminots du Midi présents dans le fourgon de queue.

At 11.46 am, as it approached a long-radius curve with a 5‰ gradient located some thirty kilometres before Dax, between the stations of Saint-Geours-de-Mareme and Saubusse, at km 165.5, the locomotive suddenly derailed, ploughed through the ballast for about 100 metres, and finally rolled down the embankment. The leading van and the dining car followed and crashed into the tender, whilst the two saloon cars and the rear van derailed but remained on the track.

The time of the derailment explains the large number of passengers in the dining car. Thirty people were present there for the lunch service. The four other passengers remained in the two saloon cars and suffered only minor bruises, as did the two Midi railway workers in the rear van.

Les plus graves destructions concernent les personnes présentes dans le fourgon de tête et la voiture-restaurant. Dans la voiture-restaurant n° 670, on dénombre en effet quatorze morts ainsi que seize blessés graves. Les neuf employés de la CIWL sont quant à eux frappés à des degrés divers. Sur les sept présents dans la voiture-restaurant, l'un des maîtres d'hôtel est tué, alors que ses collègues ainsi que le chef cuisinier, ses aides et le plongeur, sont blessés plus ou moins grièvement. Le bagagiste et le conducteur en service dans le fourgon de tête sont eux aussi blessés.

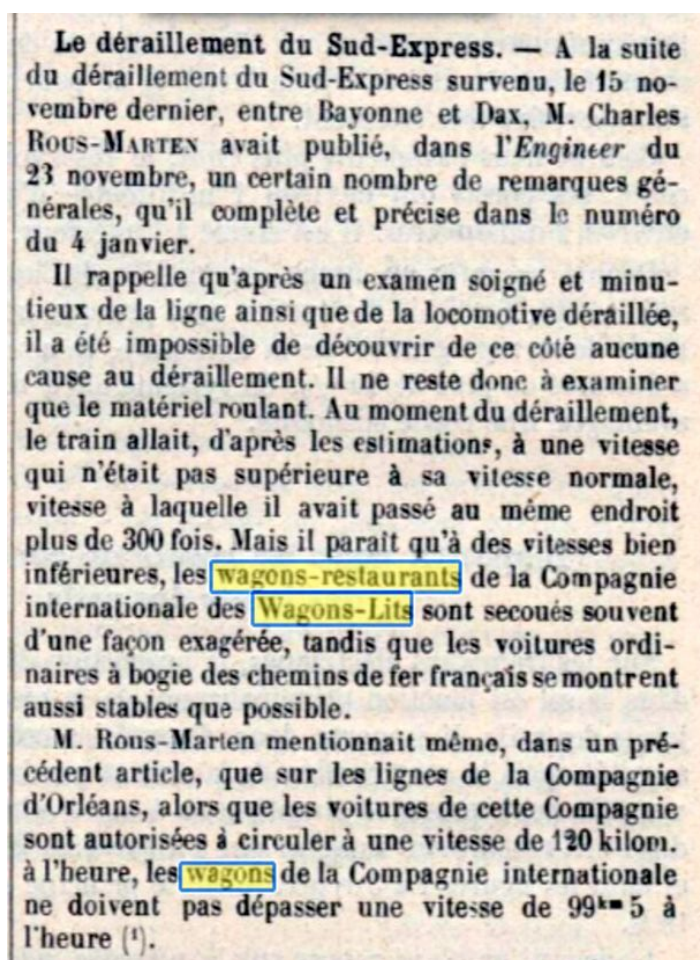
Parmi les causes de cette catastrophe, on commence par incriminer l'état des voies ; il y avait eu en effet de fortes pluies les jours précédent et l'Adour, fleuve côtier, était en crue. Les jours suivants, l'enquête s'oriente vers les matériels roulants. La locomotive fut mise hors de cause et les experts s'intéressent au fourgon de la CIWL et à la voiture-restaurant. Le responsable de l'enquête administrative impute alors en partie le déraillement de la locomotive et du tender à l'excessive légèreté du fourgon de tête.

Cette thèse est reprise dans un article paraissant le 23 novembre dans la revue anglaise l'« Engineer ». L'auteur Charles Rous-Marten indique que l'incorporation d'un fourgon entre l'engin de traction et la rame peut expliquer le déraillement. Il critique aussi l'inconfort des voitures-restaurant de la CIWL et indique que la vitesse des véhicules de la CIWL est limitée à 100 km/h sur les voies de la Compagnie du PO. Un second article en date du 4 janvier 1901 reprend les mêmes affirmations en ne minimisant toutefois pas l'état de la plateforme.

The worst casualties were among those in the leading van and the dining car. In dining car No. 670, there were fourteen fatalities and sixteen seriously injured. The nine CIWL employees were also injured to varying degrees. Of the seven people in the dining car, one of the head waiters was killed, whilst his colleagues, the head chef, his assistants and the dishwasher were injured to varying degrees. The porter and the driver on duty in the leading van were also injured.

Among the causes of this disaster, the condition of the tracks was initially blamed; there had indeed been heavy rain in the preceding days and the Adour, a coastal river, was in flood. In the days that followed, the investigation turned its attention to the rolling stock. The locomotive was cleared of blame and the experts focused on the CIWL goods van and the dining car. The head of the administrative inquiry then attributed the derailment of the locomotive and tender in part to the excessive lightness of the leading van.

This theory was taken up in an article published on 23 November in the British journal **The Engineer**. The author, Charles Rous-Marten, suggests that the inclusion of a van between the locomotive and the train may explain the derailment. He also criticises the lack of comfort in the CIWL's dining cars and notes that the speed of CIWL trains is limited to 100 km/h on the tracks of the Compagnie du PO. A second article dated 4 January 1901 repeats the same assertions, though without downplaying the condition of the platform.



Figaro du 10 janvier 1901 (Gallica-BNF)

La marche du « Sud-Express » est donc détendue et limitée à 100 km/h (Paris 12 h 23 - Irun 22 h 57 et Irun 11 h 17 - Paris 22 h 38). On ne retrouve des horaires tendus qu'après 1926 et l'introduction des matériels métalliques.

Afin de remédier aux défauts de stabilité des matériels de la CIWL, celle-ci ne commande plus qu'une majorité de fourgons à bogies. L'étude de nouveaux bogies est aussi décidée et elle débouche en 1905 sur la conception de modèles à trois essieux essayant d'améliorer la tenue en ligne des voitures-restaurant, cette disposition étant imposée par les chemins de fer prussiens (KPEV).

En outre, la CIWL fait aménager côté cuisine une vigie en extrémité des caisses des trois WR n° 818 à 820 livrées en 1902 par la

Compagnie Générale de Constructions (CGC), cette disposition évitant la présence d'un deuxième fourgon dans les compositions du « Sud-Express » sur son parcours français. Il en est de même sur les quatre voitures-salon n° 840 à 842 et 911 livrées en 1903.

The "Sud-Express" therefore ran at a leisurely pace, limited to 100 km/h (Paris 12:23 – Irun 22:57 and Irun 11:17 – Paris 22:38). Tight timetables did not return until after 1926 and the introduction of steel rolling stock.

To remedy the stability issues with CIWL rolling stock, the company began ordering mainly bogie-equipped carriages. A decision was also made to design new bogies, leading in 1905 to the development of three-axle models aimed at improving the track-holding performance of the dining cars, a requirement imposed by the Prussian railways (KPEV).

Furthermore, the CIWL had a lookout post fitted at the kitchen end of the three WR carriages nos. 818 to 820, delivered in 1902 by the Compagnie Générale de Constructions (CGC); this arrangement avoided the need for a second van in the 'Sud-Express' trains on its French section. The same applies to the four saloon cars nos. 840 to 842 and 911, delivered in 1903.

Fundraising campaign for the WR 2982

The Stoomtrein Maldegem is launching a fundraising campaign to support the restoration of the WR 2982 (most recently set up as a bar near the Atomium in Brussels' Brupark), as the restoration costs have exceeded the budget but work is set to continue at a rapid pace:

<https://stoomtreinmaldegem.be/nl/steunactie-wr/>

The text in English:

At 'Stoomtrein Maldegem–Eeklo', volunteers look after an impressive collection of historic carriages and locomotives. Each piece is a valuable relic of Belgium's railway heritage, lovingly restored and maintained by volunteers.

What makes this carriage special?

To make your experience even more historic in the future, a special carriage dating from 1927 has been purchased, built by Reggio Emilia on behalf of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). This carriage stood neglected for years in the shadow of the Atomium, but has now found a new home in our workshop. It served on night trains between Paris and Rome until 1987 and even carried Queen Elizabeth II on 8 May 1969 during a state visit to Austria.

What needs to be done?

Today, this carriage forms the heart of an ambitious restoration project. The aim of the project is to restore the carriage as authentically as possible, respecting the original materials, techniques and design. Due to the poor condition it was in, the allocated budget has already been largely used up before the work has been completed. Anyone who takes a look inside the workshop can immediately see just how extensive this restoration is. Without additional support, the work is at risk of serious delays.

How you can help

With your help, this unique piece of railway heritage can be brought back to life. As a sponsor, you not only contribute to the preservation of Belgian cultural heritage, but you also enjoy unique benefits: from a mention of your name to an exclusive invitation to the carriage's unveiling.

Project leader

The driving force behind this project is Glenn, the proud owner of the carriage. He has been fascinated by the world of railways since he was a child. When he was given the chance to save this special 1927 dining

carriage, he didn't hesitate for a second. With endless patience, an eye for detail and a huge dose of passion, Glenn works day in, day out on the restoration.

A piece of history

Over the years, this carriage has enjoyed a rich international career. It was used on prestigious trains in South-East Europe and, during the 1937–1938 winter season, formed part of the famous Simplon-Orient-Express. On the route between Subotica and Bucharest, it provided the dining car service, meaning it was effectively part of the legendary Orient Express routes.

In 1965, the carriage underwent a thorough modernisation in Milan, carried out by Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi. Since then, it has sometimes been informally referred to as a 'Pistoiesi' carriage.

In 1986, the carriage came to Belgium, where it was given a new lease of life as a cocktail bar near the Atomium in Brussels. It was not until 2018 that it was transferred to the Maldegem–Eeklo Steam Train, where work has since been underway on a thorough restoration with the aim of returning the carriage to its original CIWL style.

A notable detail from its history: in 1969, Prince Philip and Queen Elizabeth II travelled through Austria by train, during which they also saw this particular carriage.

The accompanying image:



However, donating via the linked form above is only possible with a 'Rijksregisternummer', which donors from other European countries naturally do not have. Therefore, here is the contact details for Stoomtrein Meldegem: info@stoomtreinmaldegem.be

New European Sleeper Paris-Berlin & Goodby Travelski NightExpress

by Kurt Foncke

On 28 March 2026, the first European Sleeper was due to arrive on its way to the French capital. Ribecourt station was chosen for this purpose:



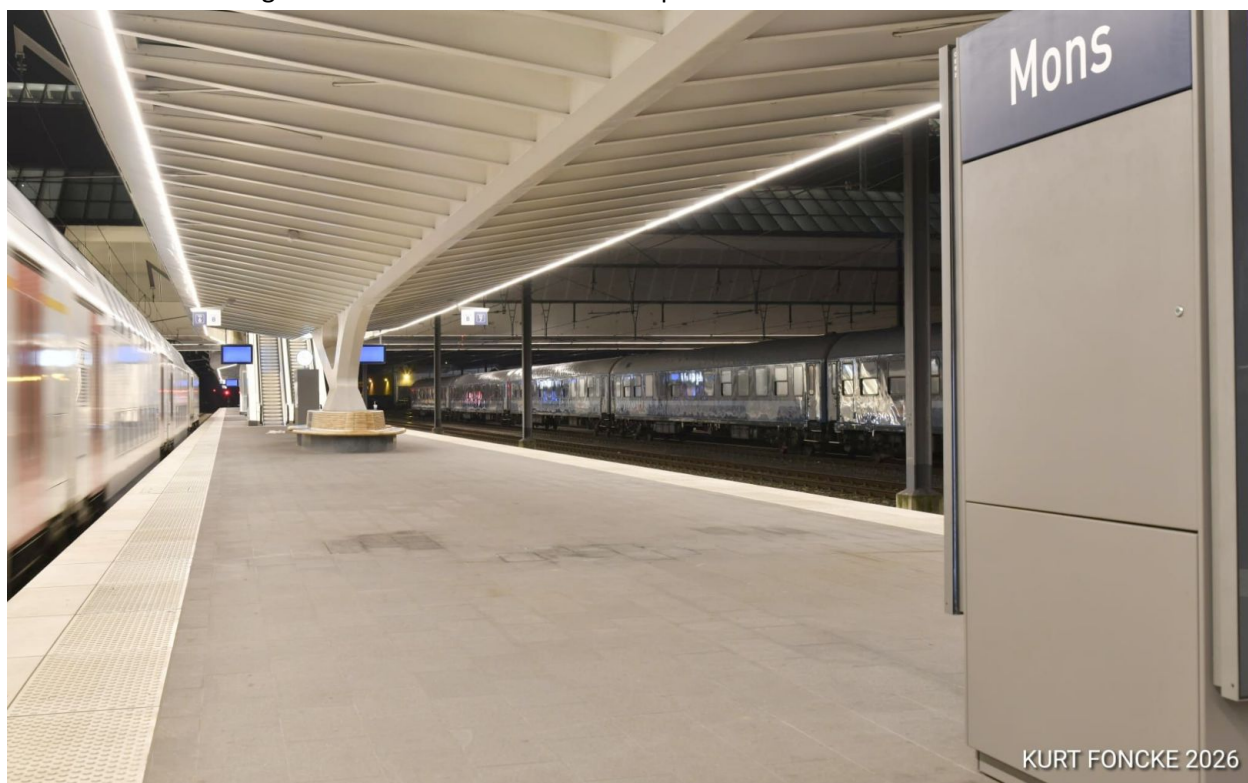
But that same weekend also saw the end of the Travelski Night Express trains. On Sunday morning, 29 March 2026, it returned from Bourg-Saint-Maurice for the very last time. It was photographed shortly after sunrise in Chézy-sur-Marne:



After the passengers had left the train at Paris Gare de Lyon, the train was taken to the stabling yard in Trappes. The photo was taken on the Paris Outer Ring South line in Vauboyen:



On 1 April, the train set – which had already been stripped of its Travelski Night Express stickers – returned to its home base in Crailsheim via Quevy and Montzen, running a considerable time behind schedule. A first change of driver at least allowed for a photo to be taken at the new station in Mons:



Older and very old former CIWL sleeper carriages are still in service

by Dirk Frielingsdorf

The WL P carriages, built in 1955–56, have reached an age that is almost legendary in the world of railway rolling stock, with the last remaining examples still in service today. Between 1992 and 1994, 20 carriages were converted into WL AB30s at the CIWL workshops in Irún and Ostend; instead of the 20 small single/special single-berth compartments nested within one another on one-and-a-half levels, they were now fitted with ten universal compartments, which could be booked as single, double or T3. On 5 June, I was able to photograph two of the carriages still in active service on the Urlaubs-Express 1843 with car transport to Munich-Süd in Hamburg Altona:



WL AB30 (ex P 4544) as 61 80 70-70 009 in Hamburg Altona on June 6th 2026, corridor side



WL AB30 (ex P 4544) as 61 80 70-70 009 in Hamburg Altona on June 6th 2026, right compartment side



WL AB30 (ex P 4544) as 61 80 70-70 009 in Hamburg Altona on June 6th 2026, compartment side



The second one, WL AB30 (ex P 4559) as 61 80 70-70 002 in Hamburg Altona on June 6th 2026, compartment side



WL AB30 (ex P 4559) as 61 80 70-70 002 in Hamburg Altona on June 6th 2026, corridor side



WL AB30 (ex P 4559) as 61 80 70-70 002 in Hamburg Altona on June 6th 2026, left compartment side, right corridor side

Car 4544 belongs to the 4526–4550 sub-series, was built by Carel Fouché, and was handed over to the CIWL on 28 June 1956. Car 4559 belongs to the 4551–4565 sub-series, was built by Ansaldo in Italy, and was handed over to the CIWL on 12 April 1956. Following their conversion to AB30, they were two of ten carriages leased to the ÖBB, initially remaining in service with the TEN pool and subsequently continuing to be used by the ÖBB after its closure. In 2018, they were sold to the Dutch special train operator MSM; both are based in Dornap-Hahnenfurt, Germany.

In 1998/99, CIWL designed four new carriages at its Ostend workshop, based on the MU type and therefore designated by the company as 'MU nouvelle' (MUn). They were numbered between 2001 and 2004 (in a second batch). These were intended to be offered for sale to railway companies as a new

series of carriages, but in fact they were not produced in series. The four carriages were initially leased to the Dutch NS, then to the Austrian ÖBB, which bought them in April 2007. After being taken out of service in the late 2010s, they spent a few years at the ÖBB's main workshop before being taken over by RDC-Deutschland, the German subsidiary of the American company. They reinforced the lower section of the carriage body and wrapped the carriages in bright blue, with two carriages retaining elements reminiscent of the CIWL: Carriage 2003 was given all its horizontal decorative lines in gold, whilst Carriage 2001, which we see in the following photographs, was given only the narrow gold decorative line at the base of the roof.



WL MUn 61 81 70-90 201 in RDC Train 1792/93 to and from Lörrach in Hamburg Altona, corridor side.



MUn 61 81 70-90 201 in RDC Train 1792/93 to and from Lörrach in Hamburg Altona, left corridor side, right compartment side.

Alongside the MUn, a WL AB33s was included in RDC train 1792 from Altona to Lörrach; this is a modified version of the original T2S type, which was converted from 17 narrow twin-berth

compartments to 11 universal compartments, losing every third window on the compartment side in the process. The photos of these carriages were taken on Thursday, 4 June 2026 and Saturday, 6 June 2026



WL MUn 61 81 70-90 201 in RDC Train 1792/93 to and from Lörrach in Hamburg Altona, compartment side.



WL AB33s 61 81 71-71 455 as second sleeper on the same train, compartment side.

Fundraiser Launched to Complete Restoration of Pullman 4150

by Xavier Guerra

This July, the Chemin De Fer de la Vendée (CFV) launched a fundraiser to gather donations to complete restoration of WP 4150, resident on their railway at Mortagne-sur-Sèvre, Pays de La Loire (France) for the last nine years. The CFV was donated the car by the French Ministry of the Armed Forces in 2017 and the railway has since completed weatherproofing, some minor electrical work and partial overhaul of its brake equipment.

4150 was built in 1929 by Entreprise Industrielle de Charentes (EIC) in Aytré (France) originally for the Cote D'Azur Pullman Express and various smaller express services with SNCF along the PLM network. Its internal marquetry was designed by René Prou, characterised by floral decorated wooden panels with glass inlays.

4150 was one of many CIWL coaches hidden out of sight to avoid them being annexed by the Germans when they occupied France in the Second World War. According to research by CFV, the French forces moved it several times to different stations in the south of France to prevent it from being captured. The French resistance once considered blowing it up in June 1944 as part of a trap for German troops based in Marmande, to prevent these forces reaching Normandy to resist the allied landings from England.

Accounts from the local history association of La Sauvetat du Dropt (one of its bases during war time) provide more interesting information on its movements during the war.

<https://www.la-sauvetat-du-dropt.fr/la-voiture-salon-4150-bientot-restauree-grace-au-chemin-de-fer-de-vendee/>

After the war, it featured on the Flèche d'Or (Paris – Calais) from 1946 to 1952, the Mistral (Paris – Marseille) from 1952 to 1956, the Étoile du Nord (Paris – Amsterdam) from 1956 to 1962, and the Sud Express (Paris – Irun) from 1962 to 1970. It was disposed of by CIWL in 1972 and by 1974 it had been sold to the French Army, joining several other CIWL vehicles in various military service roles.

It was operated by the “5^e Régiment du Génie de la Ferraille” (5th Regiment of Military Railway Engineers), based at Camp Matelots near Versailles. The car was used as a meeting room for officers of the 5th Regiment, hence its designation “Chef de Corps” (commander's coach) marked over the top of its CIWL Pullman livery. In terms of modification, sometime during its military service it had its original PP bogies exchanged for PL bogies from an F-type WL sleeper. The end bellows were removed and extra pipework was added around the underframe level to support a bar area that had been retrofitted into the car to support the regiment's needs, but which took up a large amount of the floor area of one of the saloon bays. 4150 was not modified with a bar in CIWL service, unlike a handful of similar cars which had more humble bar areas installed for services such as the Train Bleu.



4150 on site at the 5th Regiments base at Camp Matelots, Versailles (Frédéric Coune)



4150 awaiting transfer by road trailer to CFV's St Laurent sur Sèvre yard from an industrial site in nearby Cholet (Eric Comont / CFV)

Owing to the preservation of much of its original CIWL appearance, 4150 was registered in the supplementary inventory of historical monuments in 2003. The 5th Regiment was disbanded in 2010 and the Ministry of the Armed Forces disposed of surplus cars. The CFV requested the allocation of 4150 to its care, which was granted in 2014. It arrived by rail and road to the CFV at the end of June 2017.

For interest, the railway site at Camp Matelots still exists as part of a military compound despite the disbandment of the 5th Regiment. About half a dozen ex-CIWL cars may still exist on site, but it is also best known as the current home of ADEMAs, the association for preserving Sprague-Thomson vehicles from the Paris Metro.

The CFV also has two other CIWL cars already in service for Orient Express-themed dining trains. These are WR 2740, built by Officine Meccaniche Reggio Emilia in 1926, and WR 4216, built by Ateliers de Construction Métallique Nivelles SA in 1940.



The lounge / conference area inside 4150 (Eric Comont / CFV)

If any reader wishes to keep up to date with the project and donate to the fundraiser, then go to the CFV website:

<https://www.vendetrain.fr/actualite-detail/ensemble-redonnons-vie-a-un-tresor-du-rail.html>

<https://www.helloasso.com/associations/association-du-chemin-de-fer-de-la-vendee/formulaires/1>

Letters from our correspondents

Dear Dirk and Terry,

I am sending this to both of you since the CIWL site occupies itself mainly with Europe and the Pullman site mainly with the UK - Here is an item which overlaps so I reckon you may both be interested. It is from the new 'Lok Magazin' Mai 2026..... I had no idea that the Bavarian State Railways ordered a couple of American Atlantic locos and then two matching Pullman-type cars to run with them...!!

Walter

Editors Note: I am aware that the Bavarian railways had Baldwin locomotives in their fleet, and this has often been the subject of German railway publications; the two 'Atlantics' S 2/5 are even known as the hauling locomotives for the Orient Express. However, I was not aware that American Pullman carriages also made their way across the pond. Strictly speaking, they are no longer 'Pullmans' (apart from the fact that the manufacturer was called that), as this name also refers to the open interior layout with a central corridor, which the Bavarians, however, wanted to replace with compartments. A very interesting article! The article was published in LOKMagazin 05/2026 and is available here:

<https://www.verlagshaus24.com/magazine/eisenbahn-und-modellbahn/lok-magazin/>

Pyrénées-Côte-d'Argent-Express

By Jean-Marc DUPUY

Après la Première Guerre mondiale, il faut attendre le 16 mars 1921 pour voir la renaissance du train « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express » ; à cette date, il est remis en service pour les destinations de Biarritz-Ville, Hendaye et Pau. Composé uniquement de voitures-lits, ainsi que d'une voiture-restaurant sur le trajet de Paris-Orsay à Saint-Pierre-des-Corps, il quitte la capitale à 19 h 01 pour gagner le lendemain ses terminus de Pau (7 h 37), de Biarritz-Ville (7 h 27) et d'Hendaye (7 h 49).

After the First World War, it was not until 16 March 1921 that the 'Pyrénées-Côte-d'Argent-Express' train was revived; on that date, it was put back into service for the destinations of Biarritz-Ville, Hendaye and Pau. Consisting solely of sleeping cars, as well as a dining car on the section from Paris-Orsay to Saint-Pierre-des-Corps, it left the capital at 7.01 pm, arriving the following day at its terminus stations: Pau (7.37 am), Biarritz-Ville (7.27 am) and Hendaye (7.49 am).

A la frontière avec l'Espagne, une correspondance vers Madrid est prévue (retours vers Paris à 11 h 20). Cette relation ne fonctionne cependant que jusqu'au 16 avril suivant ; pendant cette période, les trains rapides n° 23-24 (PO) et 11-10 (Midi) ne comportent aucune places de luxe.

Le « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express » est à nouveau proposé à partir du 11 août suivant, la tranche détachée à Dax dessert également après Pau les villes de Lourdes et Tarbes ainsi que la station thermale de Pierrefitte-Nestalas. Le départ en gare de Paris-Orsay est positionné à 19 h 14 pour rejoindre son

terminus Hendaye le lendemain à 7 h 49. A Paris, une correspondance de et vers la gare du Nord est organisée par une navette automobile. Il est ainsi proposé aux voyageurs jusqu'au 27 octobre suivant, le prolongement vers Pierrefitte-Nestalas étant arrêté dès le 25 septembre. Pour l'agrément des touristes, la Compagnie du chemin de fer du Midi organise même entre juillet et octobre un service d'autocar sur la route des Pyrénées en six étapes successives ainsi que des visites d'un jour des principaux sites et paysages.

At the border with Spain, a connection to Madrid is scheduled (returns to Paris at 11.20). However, this service will only run until 16 April; during this period, the express trains nos. 23-24 (PO) and 11-10 (Midi) will not have any first-class seats.

The 'Pyrénées-Côte-d'Argent-Express' will run again from 11 August; the section that branches off at Dax also serves, after Pau, the towns of Lourdes and Tarbes, as well as the spa town of Pierrefitte-Nestalas. The train departed from Paris-Orsay station at 7.14 pm, arriving at its terminus, Hendaye, the following day at 7.49 am. In Paris, a shuttle bus service was organised to and from Gare du Nord. This service was available to passengers until 27 October, although the extension to Pierrefitte-Nestalas was discontinued on 25 September. To enhance the experience for tourists, the Compagnie du Chemin de Fer du Midi even organised, between July and October, a coach service along the Pyrenees route in six successive stages, as well as day trips to the main sites and scenic spots.

PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT

Train rapide de luxe entre PARIS, BORDEAUX, BIARRITZ, HENDAYE, PAU, LOURDES et TARBES
avec correspondance sur l'ESPAGNE et le PORTUGAL

PÉRIODE DE MISE EN CIRCULATION :

Au départ de PARIS, du 11 août au 27 octobre 1921 inclus.

Au départ de TARBES, d'HENDAYE et de BIARRITZ, du 12 août au 28 octobre 1921 inclus.

		PARIS :										
19 14	dép.	— QUAI D'ORSAY....	arr.	11 40	arr.	Le Pyrénées-Côte d'Argent ne prend que des voyageurs qui, en outre du billet de 1^{re} classe, ont payé un supplément perçu par la Compagnie des Wagons-lits. Ce train est principalement affecté aux relations avec la Côte Basque, les Pyrénées, l'Espagne et le Portugal. — En raison de sa composition limitée, les voyageurs n'y sont admis que dans la mesure des places disponibles. A l'aller, il ne prend de voyageurs entre Paris et Bordeaux que pour les stations situées au delà de Bordeaux sur le réseau du Midi. Au retour, il ne reçoit que les voyageurs en provenance du réseau du Midi et de Bordeaux et à destination de Tours et de ses au-delà. Toutefois, ce train peut, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt. (1) Heure française d'été. (2) Heure espagnole. NOTA. — L'heure française d'été avance d'une heure sur l'heure espagnole. (a) Arrivée à Lisbonne les lundi, mercredi et vendredi. (b) Arrivée à Lisbonne les mardi, jeudi et samedi. (c) Départ de Lisbonne les lundi, mercredi et samedi. (d) Départ de Lisbonne les dimanche, mardi et jeudi. Voir détail de l'horaire pour Lisbonne page 20, tableau A.						
21 25	dép.	— ACSTERLITZ.....	arr.	10 59	arr.							
21 9	arr.	LES AUBRAIS.....	dép.	9 26	dép.							
21 20	arr.	ORLÉANS.....	dép.	9 13	dép.							
21 13	dép.	LES AUBRAIS.....	arr.	9 34	arr.							
21 44	dép.	ST-PIERRE-DES-CORPS	dép.	9 23	dép.							
23 5	arr.	TOURS.....	dép.	7 45	dép.							
23 38	dép.	ST-PIERRE-DES-CORPS	arr.	7 29	arr.							
23 50	dép.	ST-PIERRE-DES-CORPS	arr.	7 54	arr.							
0 14	dép.	POITIERS.....	dép.	7 38	dép.							
0 19	dép.	ANGOULÊME.....	dép.	6 14	dép.							
1 53	arr.	BORDEAUX-St-JEAN	dép.	6 6	arr.							
3 55	dép.	DAX.....	dép.	4 28	dép.							
4 7	dép.	BAYONNE.....	dép.	4 22	dép.							
6 5	dép.	BIARRITZ (Ville).....	dép.	2 15	dép.							
6 12	dép.	GUETHARY.....	dép.	0 5	dép.							
6 53	dép.	St-JEAN-DE-LUZ.....	dép.	23 50	dép.							
7 27	dép.	HENDAYE.....	dép.	23 40	dép.							
7 25	dép.	(1) IRUN.....	dép.	22 37	dép.							
7 33	dép.	(2) St-SEBASTIEN.....	dép.	22 31	dép.							
7 49	dép.	MADRID (Nord).....	dép.	22 15	dép.							
8 10	dép.	LISBONNE (par Madrid).....	dép.	20 28	dép.							
8 59	dép.	LISBONNE (par Medina).....	dép.	9	dép.							
16 42	dép.	DAX.....	dép.	16 5	dép.							
10 10	dép.	PUYOO.....	dép.	20 55	dép.							
6 17	dép.	PAU.....	dép.	23 54	dép.							
6 45	dép.	LOURDES.....	dép.	23 25	dép.							
7 37	dép.	TARBES.....	dép.	22 31	dép.							
8 21	dép.		dép.	21 43	dép.							
9 3	dép.		dép.	21 7	dép.							

Un service automobile entre les gares d'Orsay et du Nord est organisé à l'arrivée à Paris-Quai d'Orsay du Pyrénées-Côte d'Argent.

Des coupons spéciaux doivent être pris à l'avance aux Agences de la Compagnie des Wagons-lits à Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye et Pau.

Les bagages enregistrés directement pour Lourdes des voyageurs qui empruntent le service et arrivant également par le Pyrénées-Côte d'Argent sont acheminés sur la gare du Nord en même temps que ces voyageurs.

PRIX DES SUPPLÉMENTS

(droits de timbre non compris) :

DE PARIS-QUAI D'ORSAY

AUX GARES CI-CONTRE

et vice versa.

BORDEAUX	DAX	BAYONNE	BIARRITZ	St-JEAN-DE-LUZ	HENDAYE	PUYOO	PAU	LOURDES	TARBES
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
69 30	90 95	93 35	94 85	96 10	97 55	99 95	97 55	102 30	104 75

Le Pyrénées-Côte d'Argent ne prend que des voyageurs qui, en outre du billet de 1^{re} classe, ont payé un supplément perçu par la Compagnie des Wagons-lits.

Ce train est principalement affecté aux relations avec la Côte Basque, les Pyrénées, l'Espagne et le Portugal. — En raison de sa composition limitée, les voyageurs n'y sont admis que dans la mesure des places disponibles.

A l'aller, il ne prend de voyageurs entre Paris et Bordeaux que pour les stations situées au delà de Bordeaux sur le réseau du Midi.

Au retour, il ne reçoit que les voyageurs en provenance du réseau du Midi et de Bordeaux et à destination de Tours et de ses au-delà.

Toutefois, ce train peut, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt.

(1) Heure française d'été.

(2) Heure espagnole.

NOTA. — L'heure française d'été avance d'une heure sur l'heure espagnole.

(a) Arrivée à Lisbonne les lundi, mercredi et vendredi.

(b) Arrivée à Lisbonne les mardi, jeudi et samedi.

(c) Départ de Lisbonne les lundi, mercredi et samedi.

(d) Départ de Lisbonne les dimanche, mardi et jeudi.

Voir détail de l'horaire pour Lisbonne page 20, tableau A.

Un service automobile entre les gares d'Orsay et du Nord est organisé à l'arrivée à Paris-Quai d'Orsay du Pyrénées-Côte d'Argent.

Des coupons spéciaux doivent être pris à l'avance aux Agences de la Compagnie des Wagons-lits à Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye et Pau.

Les bagages enregistrés directement pour Londres des voyageurs qui empruntent le service et arrivent également par le Pyrénées-Côte d'Argent sont acheminés sur la gare du Nord en même temps que ces voyageurs.

PRIX DES SUPPLÉMENTS (droits de timbre non compris) :	BORDEAUX	DAX	BAYONNE	BIARRITZ	St-JEAN- de-Luz	HENDAYE	PUYOO	PAU	LOURDES	TARBES
DE PARIS-QUAI D'ORSAY	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
AUX GARES CI-CONTRE et vice versa.	69 30	90 05	93 35	94 85	96 10	97 55	99 05	97 55	102 30	104 75

Été 1921

Ayant rencontré un vif succès auprès des voyageurs, il est à nouveau proposé durant les fêtes pascales (du 6 au 23 avril 1922), mais seulement pour les cités balnéaires de la côte Basque. Ensuite, à l'été 1922 et entre le 8 juillet et jusqu'au 7 octobre, l'une des voitures-lits part même depuis Boulogne-Maritime, en ayant relevé une correspondance depuis Londres. Se composant uniquement de voitures-lits vers Hendaye et Tarbes, il donne également en gare d'Irun des correspondances immédiates vers la péninsule ibérique. Devant le nombre de réservations, ses circulations sont même prolongées jusqu'au 21 octobre vers Hendaye et Tarbes.

Having proved a great success with passengers, the service was offered once again during the Easter holidays (from 6 to 23 April 1922), but only to the seaside resorts on the Basque coast. Then, in the summer of 1922, between 8 July and 7 October, one of the sleeper carriages even departed from Boulogne-Maritime, having picked up a connecting service from London. Consisting solely of sleeper carriages bound for Hendaye and Tarbes, it also provided immediate connections to the Iberian Peninsula at Irun station. Given the high number of bookings, its services were even extended until 21 October to Hendaye and Tarbes.

Le train n'est plus mis en route pendant l'hiver 1922-1923 pour être à nouveau proposé du 23 mars au 10 avril (Hendaye seulement), puis à partir du 7 juillet et jusqu'au 21 octobre 1923 et uniquement cette fois au départ de Paris-Orsay. Toujours en 1923, des voitures-lits métalliques du type S2 y sont affectées en remplacement des anciennes unités en teck. Pour la formation des convois, la CIWL y affecte les six WL S2 n° 2652 à 2657 (tranche Irun) et les six WL S2 n° 2658 à 2663 (tranche Biarritz). Les voyageurs se rendant vers la chaîne des Pyrénées doivent encore se contenter des trois WL R n° 1884 à 1886. Le printemps (du 5 avril au 3 mai) et l'été suivant, des disponibilités moindres en matériels métalliques amènent le retour partiel des unités en teck dans la tranche vers la frontière espagnole.

The train was not operated during the winter of 1922–1923, but was reintroduced from 23 March to 10 April (Hendaye only), then from 7 July until 21 October 1923, this time departing solely from Paris-Orsay. Also in 1923, S2-type steel sleeping cars were introduced to replace the old teak carriages. To form the trains, the CIWL allocated the six WL S2 carriages nos. 2652 to 2657 (Irun section) and the six WL S2 carriages nos. 2658 to 2663 (the Biarritz section). Passengers travelling to the Pyrenees still had to make do with the three WL R carriages numbered 1884 to 1886. During the following spring (from 5 April to 3 May) and summer, a shortage of steel rolling stock led to the partial reintroduction of the teak carriages on the section towards the Spanish border.

Le 15 avril 1924, en gare de Saint-Saviol sur la ligne de Paris à Bordeaux, vers 3 heures, par suite d'une défaillance de la signalisation (lanterne d'un sémaphore éteinte), le train de luxe L 21 « Paris-Côte d'Argent » percute la locomotive d'un train de marchandises en cours de manœuvre. La machine se renverse et le fourgon ainsi que les quatre voitures de tête déraillent. L'accident fait un mort, le mécanicien du rapide, et huit blessés légers, six cheminots et deux voyageurs.

Si le train était resté jusque-là une relation estivale, il est mis en route à l'occasion des fêtes de fin d'année à partir de l'hiver 1924-1925 (20 décembre au 4 janvier). Il circule ensuite du 1^{er} avril au 2 mai 1925, puis pendant les mois d'été et de début d'automne. Cette organisation donnant satisfaction est reprise les années suivantes.

On 15 April 1924, at Saint-Saviol station on the Paris–Bordeaux line, at around 3 o'clock, following a signalling failure (a semaphore lantern had gone out), the luxury train L 21 'Paris–Côte d'Argent' collided with the locomotive of a goods train that was being shunted. The locomotive overturned and the baggage van, along with the four leading carriages, derailed. The accident claimed one life – that of the express train's driver – and left eight people with minor injuries: six railway staff and two passengers.

Although the train had previously been a summer service, it was introduced for the festive season from the winter of 1924–1925 (20 December to 4 January). It then ran from 1 April to 2 May 1925, and subsequently during the summer months and early autumn. As this arrangement proved successful, it was repeated in subsequent years.

Pour le service de l'été 1926, les deux rames en roulement ne comportent que des voitures-lits S2 (Calais - Irun WL S2 n° 2649 à 2653, Paris - Irun WL S2 n° 2654 à 2656, Paris - Biarritz WL S2 n° 2657 à 2662 et Paris - Pau WL S2 n° 2663 à 2665), le service de restauration restant encore assuré par un véhicules en teck (WR n° 2425 à 2427) jusqu'à l'hiver 1928-1929 (WR n° 3578 métallique avec le WR n° 2426 maintenu en réserve).

Dans la nuit du jeudi au vendredi 2 septembre 1927 vers 0 h 05, le « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express » déraile près de la gare de Monts. La locomotive, son tender et le fourgon de tête sortant des rails, se couchent sur les voies en labourant le ballast, tandis que les cinq voitures-lits suivantes bien que déraillées elles-aussi demeurent en position verticale. Le mécanicien affecté au dépôt de Tours est la seule victime de cet accident imputé à un acte de malveillance (rail déboulonné).

Le monopole des voitures-lits S2 cesse à l'été 1929. La CIWL y affecte des nouvelles voitures-lits Lx10 (WL n° 3508 à 3530) sur les trois tranches et seuls les fourgons restent encore à caisse en bois.

For the summer 1926 timetable, the two trains in service consisted solely of S2 sleeper carriages (Calais–Irun WL S2 nos. 2649 to 2653, Paris – Irun WL S2 nos. 2654 to 2656, Paris – Biarritz WL S2 nos. 2657 to 2662 and Paris – Pau WL S2 nos. 2663 to 2665), with catering services still provided by teak carriages (WR nos. 2425 to 2427) until the winter of 1928–1929 (metal WR no. 3578, with WR no. 2426 kept in reserve).

During the night of Thursday to Friday 2 September 1927, at around 00:05, the 'Pyrénées-Côte-d'Argent-Express' derailed near Monts station. The locomotive, its tender and the leading van came off the rails and lay across the tracks, ploughing through the ballast, whilst the five sleeper carriages following behind, although also derailed, remained upright. The engine driver, who was based at the Tours depot, was the sole victim of this accident, which was attributed to an act of vandalism (a rail had been unbolted).

The monopoly of the S2 sleeper carriages came to an end in the summer of 1929. The CIWL introduced new Lx10 sleeper carriages (WL nos. 3508 to 3530) on the three sections, with only the baggage vans still having wooden bodies.

45 Voitures de Grand Luxe comportant des compartiments à une place 45

PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT EXPRESS

Train de luxe entre PARIS-IRUN (Madrid);

(tableau 313) Correspondance avec le Service de Wagon-Lits

MADRID-BAEZA GRANADA BOBADILLA MALAGA

ALGECIRAS (Le Maroc)

Wag.-Lits quotidien TANGER-CASABLANCA (voir tableau 47)

Wagons-Restaurants entre PARIS-ST-PIERRE-DES-CORPS et DAX-IRUN

Wagons-Lits directs entre PARIS-BIARRITZ

et PARIS-PIERREFITTE-NESTALAS (Voir page suivante).

Kilom. Tr. 31 P.-O.-49 Midi Arr. Dép. Tr. 48 Midi-32 P.-O. Arr. Dép.

London (Victoria) — 11 00 Casablanca . . . 20 20

Paris (qual d'Orsay) . . . 20 40 Tanger . . . 7 02 8 30

5 — (Austerlitz) . . . 20 47 20 49 Algéciras . . . 11 30 16 20

123 Les Aubrais . . . 22 24 — Madrid (Atocha) . . . 9 10 —

Orléans, dép. 22 19 — Madrid (Norte) . . . 9 50

123 Les Aubrais . . . 22 29 — San-Sebastian . . . 20 27

235 St-Pierre-des-Corps . . . 23 57 — Hendaye* . . . 21 55

Tours, dép. 23 35 — Saint-Jean de Luz . . . 22 08 22 14

235 St-Pierre-des-Corps . . . 23 57 — Guéthary . . . 22 18 22 19

Tours, arr. 6 09 — La Négresse . . . 22 27 —

235 St-Pierre-des-Corps . . . — 0 04 Biarritz, dép. 22 15

336 Poitiers . . . 1 21 1 25 La Négresse . . . 22 39

449 Angoulême . . . 2 50 2 55 Bayonne . . . 22 52 22 58

588 Bordeaux (St-Jean) . . . 4 39 4 46

736 Dax . . . 6 26 6 39

796 La Négresse . . . 7 35 —

796 Biarritz, arr. 7 57 —

796 La Négresse . . . — 7 48

803 Guéthary . . . 7 56 7 57

809 St-Jean-de-Luz . . . 8 04 8 09

820 Hendaye (N. L. occ. etc.) . . . 8 22 8 35

824 Irun* (N. L. occ. norm.) . . . 7 39 —

841 San-Sebastian . . . 9 35 —

1455 Madrid (Norte) . . . 20 35 —

Madrid (Atocha) . . . — 21 35

Algéciras . . . 13 05 14 00

Tanger . . . 17 00 20 00

Casablanca . . . 6 43 —

*Correspondance avec le Wagon-Salon et le Wagon-Restaurant Irun-Madrid (voir tableaux 20 et 207).

Ce train est principalement affecté aux relations avec la Côte Basque, les Pyrénées, l'Espagne et le Maroc.

En raison de sa composition limitée, les voyageurs n'y sont admis que dans la mesure des places disponibles.

À l'aller, il ne prend des voyageurs entre Paris et Bordeaux que pour les stations situées au delà de Bordeaux sur le réseau du Midi.

À l'autour, il ne reçoit que les voyageurs en provenance du réseau du Midi et de Bordeaux et à destination de Tours et de ses au-delà.

Toutefois, ce train peut, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs de pour tous ses points d'arrêt.

Voir les suppléments à percevoir tarif 45

et la taxe de location per place réservée à l'avance pages 831 à 839

Voir les renseignements relatifs aux prépaiements pages 63-64 et 75

PRIX DES REPAS (vin non compris) :

1er Déjeuner : 7 francs. — Déjeuner ou Dîner : 40 francs. — Mat Breakfast : 18 francs

Eté 1930

45 PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT EXPRESS 45

Wagon-Lits entre PARIS-BIARRITZ

Voitures de Grand Luxe comportant des compartiments à une place.

Wagons-Restaurants entre PARIS-SAINT-PIERRE-DES-CORPS et DAX-LA NÉGRESSE

Kilom. Trains 31 P.-O. Arr. Dép. Trains 3142-48 Midi Arr. Dép.

49-3149 Midi 32 P.-O.

London (Victoria) . . . — 11 00 Biarritz . . . — 22 15

Paris (qual d'Orsay) . . . — 20 40 La Négresse . . . 22 22 22 39

5 — (Austerlitz) . . . 20 47 20 49 Bayonne . . . 22 52 22 58

123 Les Aubrais . . . 22 24 — Dax . . . 23 34 23 46

Orléans, dép. 22 19 — Bordeaux (St-Jean) . . . 1 20 1 38

123 Les Aubrais . . . 22 29 — Angoulême . . . 3 12 3 16

235 Saint-Pierre-des-Corps . . . 23 57 — Poitiers . . . 4 35 4 41

Tours, dép. 23 35 — Saint-Pierre-des-Corps . . . 5 51 —

235 Saint-Pierre-des-Corps . . . — 0 04 Tours, arr. 6 09

336 Poitiers . . . 1 21 1 25 Saint-Pierre-des-Corps . . . 5 57

449 Angoulême . . . 2 50 2 55 Les Aubrais . . . 7 31 —

588 Bordeaux (St-Jean) . . . 4 39 4 46 Orléans, arr. 7 40

736 Dax . . . 6 26 6 39 Les Aubrais . . . — 7 36

796 Bayonne . . . 7 16 7 22 Paris (Austerlitz) . . . 9 07 9 08

796 La Négresse . . . 7 35 7 50 — (qual d'Orsay) . . . 9 15 —

799 Biarritz . . . 7 57 — London (Victoria) . . . 18 35 —

Voir les suppléments à percevoir tarif 45.

et la taxe de location per place réservée à l'avance pages 831 à 839.

45 Wagon-Lits entre 45

PARIS-PIERREFITTE-NESTALAS

Wagon-Restaurant entre

PARIS-SAINT-PIERRE-DES-CORPS

Kilom. Trains 31 P.-O. Arr. Dép. Trains 555-48 Midi Arr. Dép.

49-556 Midi 32 P.-O.

London (Victoria) . . . — 11 00 Pierrefitte-Nestalas . . . — 20 44

Paris (qual d'Orsay) . . . — 20 40 Argelès-Gazost . . . 20 52 20 53

5 — (Austerlitz) . . . 20 47 20 49 Lourdes . . . 21 10 —

123 Les Aubrais . . . 22 24 — Tarbes, dép. 20 57

Orléans, dép. 22 19 — Lourdes . . . — 21 32

123 Les Aubrais . . . 22 29 — Pau . . . 22 07 22 17

235 Saint-Pierre-des-Corps . . . 23 57 — Payoo . . . 23 00 23 02

Tours, dép. 23 35 — Dax . . . 23 30 23 46

235 Saint-Pierre-des-Corps . . . — 0 04 Bordeaux (St-Jean) . . . 1 30 1 38

336 Poitiers . . . 1 21 1 25 Angoulême . . . 3 12 3 16

449 Angoulême . . . 2 50 2 55 Poitiers . . . 4 35 4 41

588 Bordeaux (St-Jean) . . . 4 39 4 46 Saint-Pierre-des-Corps . . . 5 51 —

736 Dax . . . 6 26 6 41 Tours, arr. 6 09

767 Payoo . . . 7 10 7 12 Saint-Pierre-des-Corps . . . 5 57

782 Orthez . . . 7 26 7 27 Les Aubrais . . . 7 31 —

821 Pau . . . 8 01 8 06 Orléans, arr. 7 40

838 Coaraze-Nay . . . 8 25 8 26 Les Aubrais . . . — 7 36

860 Lourdes . . . 8 50 — Paris (Austerlitz) . . . 9 07 9 08

Tarbes, arr. 9 19 — — (qual d'Orsay) . . . 9 15 —

860 Lourdes . . . — 9 05 London (Victoria) . . . 18 35 —

875 Argelès-Gazost . . . 9 22 9 23

881 Pierrefitte-Nestalas . . . 9 31 —

Eté 1930

Une voiture-restaurant reste en service depuis Paris-Orsay jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps, puis entre Bayonne et Irun (et vice-versa). Des voitures-lits directes lui sont attelées jusqu'à Dax pour Pierrefitte-Nestalas (arrivée 9 h 31 par train n° 556 et départ 20 h 51 par train n° 557) et pour Biarritz-Ville (arrivée 8 h 00 par train n° 3149 et départ 22 h 52 par train n° 3142). Sur le sol espagnol, la Compagnie Norte assure un train diurne comportant des voitures-salon et restaurant à destination de la gare de Madrid (Norte) ; un second convoi en partance de celle d'Atocha permet la poursuite du voyage vers Algésiras, puis vers Tanger après une courte traversée maritime. De cette ville, un convoi nocturne gagne Casablanca.

A dining car remains in service from Paris-Orsay to Saint-Pierre-des-Corps, and then between Bayonne and Irun (and vice versa). Direct sleeper carriages are coupled to it as far as Dax to Pierrefitte-Nestalas (arriving at 9.31 am on train no. 556 and departing at 8.51 pm on train no. 557) and to Biarritz-Ville (arriving at 8.00 am on train no. 3149 and departing at 10.52 pm on train no. 3142). On Spanish territory, the Norte railway company operates a daytime train with saloon and restaurant carriages bound for Madrid (Norte) station; a second train departing from Atocha station allows passengers to

continue their journey to Algeciras, then on to Tangier after a short sea crossing. From there, a night train runs to Casablanca.

L'arrêt du train de luxe dès 1931 - *The luxury train ceased operations in 1931*

Un bref communiqué paru dans la presse quotidienne annonce l'arrêt des circulations à partir du 11 octobre 1931 et jusqu'à nouvel avis. Cette mesure touche aussi le « Barcelone-Express » dès le 4 octobre. La crise économique mondiale née aux USA deux années plus tôt gagne l'Europe. Pour atténuer ces annulations, des voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe étaient incorporées dans les rapides n° 23-24 à destination d'Irun.

Ce train de luxe de la CIWL n'est plus mis en circulation régulièrement lors du service de l'hiver 1931-1932. Comme un dernier baroud d'honneur, il est toutefois proposé du 17 mars au 4 avril 1932 lors des fêtes de Pâques.

A brief press release published in the daily newspapers announced the suspension of services from 11 October 1931 until further notice. This measure also affected the 'Barcelona-Express' from 4 October. The global economic crisis that had originated in the USA two years earlier was spreading to Europe. To mitigate the impact of these cancellations, first-class and second-class sleeper carriages were incorporated into express trains Nos. 23–24 bound for Irun.

This luxury CIWL train was no longer operated regularly during the 1931–1932 winter season. However, as a final hurrah, it was run from 17 March to 4 April 1932 during the Easter holidays.

Signe de la crise économique, le convoi ordinaire maintenu ensuite sur les voies du PO et du Midi accepte, en plus des quelques voitures-lits CIWL, des véhicules à places assises de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe, les WL Lx10 étant alors réaménagées en Lx16 afin d'y accepter des voyageurs de 2^{ème} classe.

Le 14 avril 1935, vers 2 heures 30, sur la ligne Bordeaux - Dax, près de la gare de Marcheprime, la double rupture d'un bandage et de l'attelage de la quatrième voiture du « Pyrénées-Côte d'Argent » entraîne le déraillement de celles qui la suivent, dont deux s'écrasent contre un pilier de béton. L'accident fait quatre morts et dix blessés.

As a sign of the economic crisis, the regular service that subsequently continued to run on the PO and Midi lines carried, in addition to a few CIWL sleeper carriages, 1st-class and 2nd-class seating carriages; the WL Lx10 carriages were then converted to Lx16 to accommodate 2nd-class passengers.

On 14 April 1935, at around 2.30 am, on the Bordeaux–Dax line, near Marcheprime station, the simultaneous failure of a wheel tyre and the coupling on the fourth carriage of the 'Pyrénées-Côte d'Argent' caused the carriages behind it to derail, two of which crashed into a concrete pillar. The accident left four people dead and ten injured.

Lors de la création de la SNCF au 1^{er} janvier 1938 et en dépit de la guerre civile espagnole sévissant depuis l'été 1936, le rapide « Pyrénées-Côte-d'Argent » reste toujours présent dans les indicateurs horaires. Portant les n° 31-32 et partant pour quelques mois encore de la gare de Paris-Orsay, il comporte des tranches de voitures directes des trois classes pour Tarbes et Irun, ainsi que toujours des voitures-lits Lx16 offrant des places couchées de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe :

When the SNCF was established on 1st January 1938, and despite the Spanish Civil War which had been raging since the summer of 1936, the 'Pyrénées-Côte-d'Argent' express train was still listed in the timetables. Bearing the numbers 31–32 and continuing to depart from Paris-Orsay station for a few more months, it comprised sections of direct carriages in all three classes bound for Tarbes and Irun, as well as Lx16 sleeper carriages offering 1st-class and 2nd-class berths:

- rapide 31 : Paris-Orsay 21 h 05, Paris-Austerlitz 21 h 16, Les Aubrais 22 h 24 - 22 h 26, Saint-Pierre-des-Corps 23 h 31 - 23 h 37, Poitiers 0 h 48 - 0 h 52, Angoulême 2 h 19 - 2 h 22, Bordeaux-Saint-Jean 4 h 20 - 4 h 29, Dax 6 h 12, Bayonne 7 h 11, Biarritz 7 h 39, Hendaye 8 h 23, Irun 8 h 37, (Dax 6 h 26, Pau 7 h 48, Lourdes 8 h 34, Tarbes 8 h 56).

Ce convoi rebrousse en gare de Biarritz-Ville. En fonction de l'affluence liée à certaines dates du calendrier, il peut être dédoublé par un rapide n° 29 tracé en avance (Paris-Orsay 20 h 40 - Tarbes 8 h 07) et reprenant tous les éléments pour Tarbes dont la voiture-lits.

Suite à la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, cette relation est arrêtée à la fin du mois d'août 1939. Le 14 septembre suivant, la concentration des troupes françaises ayant été faite, un express nocturne est rétabli depuis Paris-Austerlitz vers Bordeaux et des correspondances sont données dans cette ville pour la Côte basque et les Pyrénées. Au printemps de 1940, le « Pyrénées-Côte-d'Argent » est même temporairement rétabli pendant quelques jours avant le déclenchement des combats du 10 mai.

This train turns back at Biarritz-Ville station. Depending on passenger numbers at certain times of the year, it may be split into two, with an early Express No. 29 (Paris-Orsay 20:40 – Tarbes 08:07) taking over all the carriages bound for Tarbes, including the sleeper carriage.

Following the outbreak of the Second World War, this service was suspended at the end of August 1939. On 14 September, once French troops had been deployed, a night express was reintroduced from Paris-Austerlitz to Bordeaux, with connections provided in that city for the Basque Coast and the Pyrenees. In the spring of 1940, the 'Pyrénées-Côte-d'Argent' was even temporarily reinstated for a few days before fighting broke out on 10 May.

Avis SNCF du 13 avril 1940

U SAMEDI 13 AVRIL 1940

S. N. C. F.

**Relation rapide
entre Paris, Tours et le Sud-Ouest
par le « Pyrénées-Côte d'Argent »**

Départ de Paris-Austerlitz à 19 h. 50.
Arrivée à Tours à 23 h. 8, à Poitiers à
0 h. 14, à Hendaye à 8 h. 5 et à Tarbes à 8 h. 52.
Départ de Tarbes à 21 h. 15, d'Hendaye à
22 h. 5, de Poitiers à 5 h. 22, de Tours à
6 h. 38.
Arrivée à Paris-Austerlitz à 10 h. 7.

Le « Pyrénées-Côte d'Argent » comporte des
voitures directes de 1^{re}, 2^e et 3^e classes et des
wagons-lits de 2^e classe Paris-Hendaye et Paris-
Tarbes et vice versa. Un service de wagon-res-
taurant fonctionne entre l'Paris et Tours dans
chaque sens.

Les voyageurs de 1^{re} et 2^e classes sont admis
dans le train sans condition de parcours dans
les deux sens.

Les voyageurs de 3^e classe sont admis au dé-
part de Paris à destination de Poitiers et au
delà. En sens inverse, les voyageurs de 3^e classe,
en provenance de Blois, d'Orléans et des Au-
brais, ne sont pas admis dans le train.

Après la campagne de France de mai et juin 1940, on assiste au retour d'un convoi de nuit à l'hiver 1940-1941. Repris sous le n° 25, il quitte la capitale à 20 h 10 pour desservir Bordeaux le lendemain à 7 h 21 et gagner Irun à 10 h 00. Sa composition comporte des voitures à places assises des trois classes ainsi que des voitures-lits ; une tranche pour Tarbes lui est adjointe avec notamment une voiture-couchettes de 1^{ère} classe. Entre Bordeaux et Irun, une voiture-restaurant lui est accrochée pour le service des petits-déjeuners.

Following the French Campaign of May and June 1940, a night train returned during the winter of 1940–1941. Renumbered as No. 25, it departed the capital at 8.10 pm, arriving in Bordeaux the following day at 7.21 am and reaching Irun at 10.00 am. Its composition included seating carriages in all three classes as well as sleeping carriages; a section bound for Tarbes was attached, notably comprising a first-class couchette carriage. Between Bordeaux and Irun, a dining carriage was coupled to the train to serve breakfast.

Annexe sur les affections des matériels CIWL

Eté 1921 :

- WL n° 988 à 992, 1884 à 1886, 2490 à 2495,
- WR n° 2426, 2427,
- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208 à 1211,

Eté 1922 :

- Boulogne - Biarritz 1 WL n° 2490 à 2493,
- Paris - Irun 1 WL n° 967, 2494, 2495,
- Paris - Pierrefitte 1 WL n° 1884 à 1886,
- F n° 1086, 1106, 1120, 1122, 1183,

Hiver 1922-1923 :

- Paris - Biarritz WL n° 2490 à 2495,
- Paris - Irun WL n° 1884 à 1886,
- Paris - Tarbes WL n° 1898 à 1900,
- F n° 1086, 1106, 1120, 1122, 1183,

Eté 1923 :

- Paris - Irun WL n° 2652 à 2657,
- Paris - Biarritz WL n° 2658 à 2663,
- Paris - Pierrefitte WL n° 1884 à 1886,
- F n° 1133, 1163, 1211,

Eté 1924 :

- Paris - Irun WL n° 1884 à 1887, 2652 à 2654,
- Paris - Biarritz WL n° 2655 à 2660,
- Paris - Pierrefitte WL n° 1888 à 1890,
- WR n° 1734,
- F n° 1108, 1132, 1133, 1209, 1211,

Hiver 1925-1926 :

- Paris - Irun WL n° 1884 à 1888, 1891,
- Paris - Biarritz WL n° 1892 à 1894,

- Paris - Tarbes WL n° 1889, 1890, 1895,
- WR n° 1600,
- F n° 1104, 1106, 1108, 1163,

Eté 1926 :

- Paris - Irun WL type S2 n° 2774 à 2779,
- Paris - Biarritz WL type S2 n° 2780 à 2785,
- Paris - Pierrefitte WL n° 2786 à 2788,

Hiver 1926-1927 :

- Paris - Irun WL n° 2774 à 2779,
- Paris - Biarritz WL n° 2778 à 2783,
- Paris - Tarbes WL n° 2786 à 2788,
- WR n° 2425, 2426,
- F n° 1082, 1086, 1104, 1106, 1163,

Eté 1927 :

- Paris - Irun WL n° 2774 à 2779,
- Paris - Biarritz WL n° 2780 à 2788,
- Paris - Tarbes ou Pierrefitte WL n° 2903 à 2905,
- WR n° 2425, 2426,
- F 3 fourgons PO,

Hiver 1927-1928 :

- WL n° 2774 à 2788,
- WR n° 2425, 2426,
- Fourgons PO à 3 essieux.

Eté 1928 :

- Paris - Irun WL type S2 n° 2774 à 2779,
- Paris - Biarritz WL type S2 n° 2780 à 2786,
- Paris - Tarbes - Pierrefitte WL type S2 n° 2787, 2788, 2902,
- Paris WR n° 2425, 2426,
- Fourgons PO à 3 essieux.

Hiver 1928-1929 :

- Paris - Irun WL type S2 n° 2774 à 2778,
- Paris - Biarritz WL type S2 n° 2779 à 2783, 2786
- Paris - Tarbes - Pierrefitte WL type S2 n° 2787, 2788,
- Paris WR n° 3578, 2426,
- Paris F n° 1080, 1082, 1086, 1104, 1106.

Eté 1929 :

- Paris WL type Lx n° 3508 à 3530,
- Paris WR n° 3578,
- Paris F n° 1306, 1082, 1086, 1104, 1106.

Hiver 1929-1930 :

- Paris WL type Lx n° 3539 à 3555,

- Paris WR n° 3578,
- Paris F n° 1306 à 1309.

Eté 1930 :

- Paris WL type Lx n° 3528 à 3555,
- Paris WR n° 3578,
- Paris F n° 1306 à 1309.

Hiver 1930-1931 :

- Paris WL type Lx n° 3541 à 3555,
- Paris WR n° 3579,
- Paris F n° 1306 à 1309.

Eté 1931 :

- Paris WL Lx 3534 à 3544,
- Paris - Biarritz WL Lx n° 3545 à 3552,
- Paris - Pierrefitte WL Lx n° 3553 à 3555,
- WR n° 3578, 3581,
- F n° 1306 à 1310,

Hiver 1931-1932 : du 17 mars au 4 avril,

- Paris - Irun 2 WL Lx, 1 WR n° 2820,
- Paris - Biarritz 1 WL Lx,
- Paris - Tarbes 1 WL Lx,

Eté 1932 : du 1^{er} juillet au 8 octobre,

- Paris - Saint-Pierre-des-Corps WR n° 3578, 3579,
- F n° 1075, 1077, 1306 à 1308,

Hiver 1932-1933 :

- Paris - Irun Lx16 n° 3532, 3533, 3548 à 3551 sur trains ordinaires,
- Paris - Tarbes Lx16 n° 3552 à 3555 sur trains ordinaires.

The MOB Pullmans Nos. 101 and 102

by Hermann Tester and Dirk Frielingsdorf

In a series of occasional articles, we intend to explore the 'Golden Mountain Pullman Express of the summer of 1931', drawing on the wealth of material researched and compiled by Hermann Tester.

As is widely known, the CIWL and the MOB (Montreux-Oberland-Bernoise Railway) launched a metre-gauge Pullman service on 15 June 1931 – in the midst of the Great Depression – in collaboration with the Bern-Lötschberg-Simplon Railway (BLS) to provide standard-gauge connecting services under the name 'Golden Mountain Pullman Express'. For the standard-gauge connecting trains, former teak-panelled saloon carriages of the 2444–2446 series were clad in metal, painted in blue and cream, and put into service bearing the inscription 'Voiture Salon Pullman'. However, these are not the subject of

this article; nor are the four series-production vehicles Nos. 103–106 (built by SIG in 1931) to be discussed here today, as they are being maintained to an exemplary standard by the RhB as As 1141–1144, with the Pullman Club acting as the marketing partner, and have been the subject of several articles in this newsletter recently.

Today's focus is on the two additional carriages owned by the MOB, bearing the CIWL numbers (in their second allocation) 101 and 102, which were procured by the MOB well before the establishment of the short-lived narrow-gauge Golden Mountain Pullman Express and were fitted out by the MOB as additional carriages for the CIWL. Unlike the four original CIWL carriages, which were sold to the RhB in 1939, the MOB carriages loaned to the CIWL remained with the MOB and have been preserved to this day.

Both carriages were restored to their original CIWL livery in the 1980s – the livery they had briefly borne from 1931 onwards – and it is these two carriages that are the subject of the following discussion:



Photo: Carriages 101 (right) and 102 (left) in Montreux, c. 1986, photo by R. Schwob/ <http://www.polier.ch>

Car CIWL No. 101", originally built as A4ü No. 83 for the MOB (SIG 1914, converted to AB4ü 101 in 1930)

The carriage had a comparatively modern, typically Swiss appearance, but was still a wooden-bodied carriage with sheet metal covering and large, undivided windows on a single level without bay windows. This made it stand out from the rest of the carriages on the Golden Mountain Pullman Express.

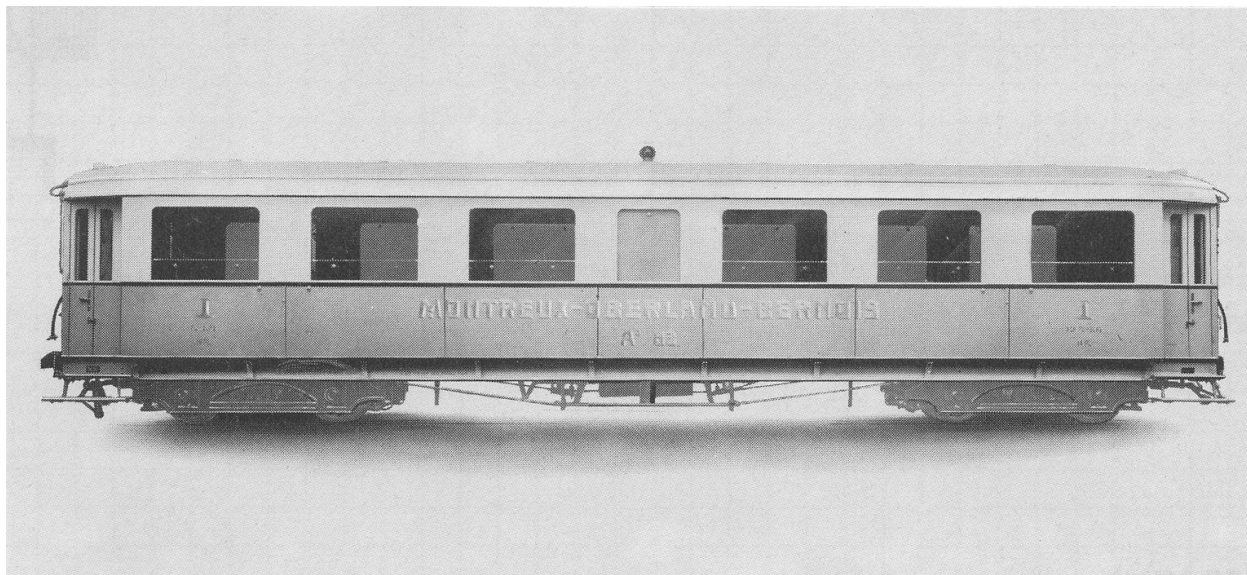
The carriage's details:

6 April 1914 Built by SIG, delivered as A4ü 83, colour scheme grey/white, wooden carriage body clad in sheet metal, enclosed platforms, folding bellows at the ends

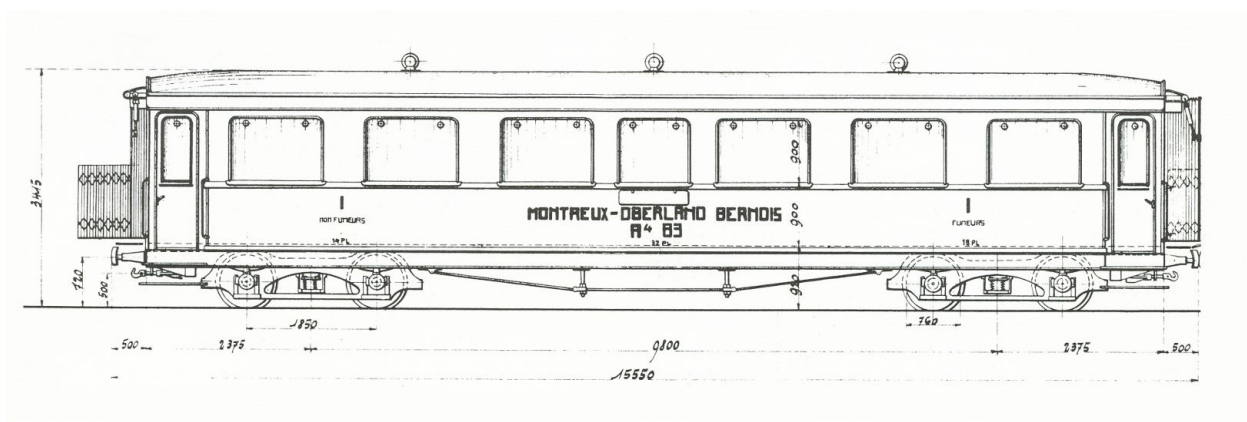
1930 Converted by the MOB workshops in Chermex to AB4ü 101; modernisation of the interior fittings; repainted dark blue/cream; CIWL lettering and coat of arms

15 June 1931 to 10 September 1931: in service on the “Golden Mountain Pullman Express”

1940 Removal of the bellows; passageways refitted with scissor grilles; MOB colour scheme light blue/cream



A4ü 83, Photo SIG 1914



A4ü 83, drawing MOB

1956 Renumbered as A4ü 101

1961 New SIG torsion bar bogies

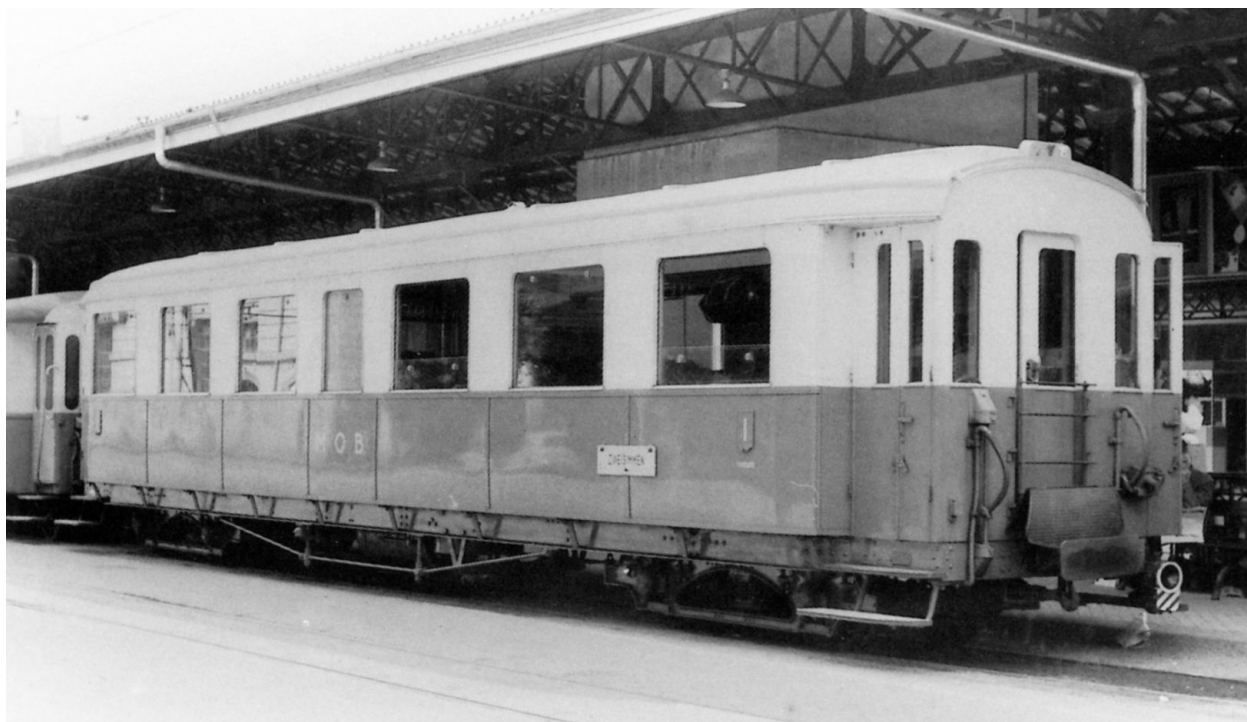
1963 Renumbered as A 101

1968 Converted to Ars 101 saloon-bar carriage; 8 seats removed and a bar fitted; folding doors made of light alloy; 'Golden Pass' and 'Voiture-Bar' lettering

23 December 1973 Repainted dark blue/cream, *[inspection date on the carriage]*, [EA 3/1974]

1976 Folding bellows fitted, [EA 7/1976]

21 April 1986 External restoration to 1930 condition; rediscovered CIWL coat of arms fitted, *[Inspection date on carriage]*, [EA 6/1986]



AB4 101, Condition 1960, Photo J.L. Rochaix, Photo: MOB, du Léman au Pays-d'Enhaut" Tome 1, Edition BVA Lausanne, 1992, ISBN 2-88 125-008-4



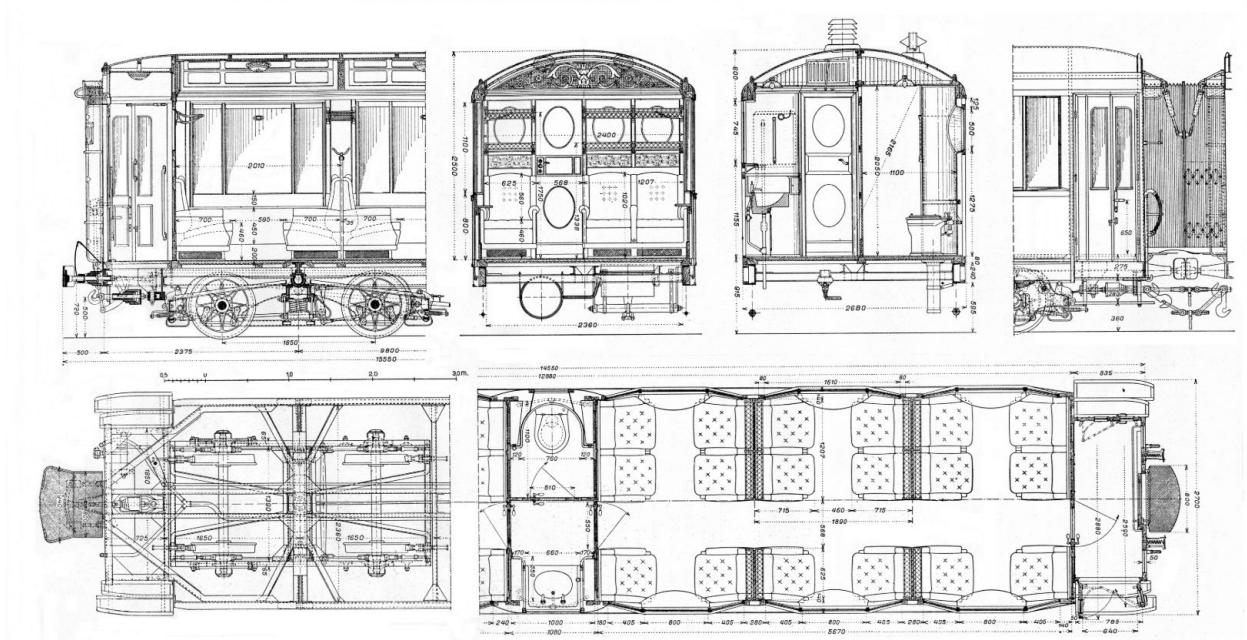
Ars 101, Zweisimmen, 07.09.1974, Photo R. Schwob/ <http://www.polier.ch>

CIWL carriage No. 102^{II}, originally built as MOB AB4ü No. 75 (SIG 1914, converted to AB4ü 102 in 1931)

This carriage, with its characteristic bay windows, was used as the model for the CIWL's series 103^{II}–106^{II} carriages, although in those the washrooms were situated at the ends of the carriages, whereas this carriage still has them in the middle.

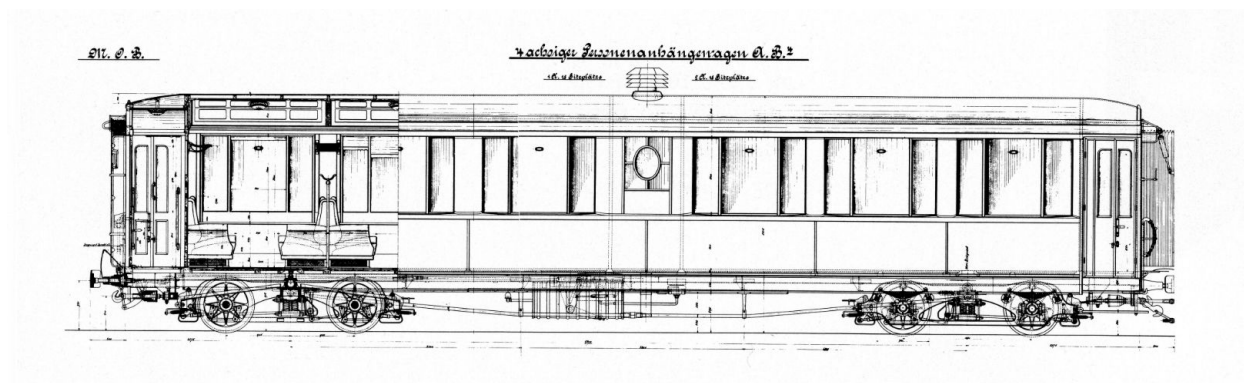


AB4ü 75, Photo SIG 1914



Salonwagen AB4 75. Längsschnitte und Grundrisse im Originalzustand von 1914. Zeichnung SWS.

Drawing AB4ü 75, SWS 1914



AB4ü 75, drawing MOB

The carriage's details:

- 1914 Built by SWS, delivered as AB4ü 75, colour scheme grey/white, wooden carriage body, clad in sheet metal, enclosed platforms, passageways with bellows, bay windows and drop-down windows, designated as a viewing carriage
- 1927 Renumbered to A4ü 84
- 1931 Refitted by the MOB workshops in Chernex to AB4ü 102, modernisation of the interior, painted dark blue/cream, CIWL lettering and coat of arms

15 June 1931 to 10 September 1931 in service on the “Golden Mountain Pullman Express”

- 1940 Removal of the bellows; gangways refitted with mesh screens; MOB colour scheme light blue/cream
- 1956 Renumbered as A4ü102
- 1961 New SIG torsion bar bogies
- 1963 Renumbered as A 102
- 1967 Conversion to saloon carriage As 102, folding doors made of light alloy, (EA 7/1967)
- 18 January 1974 Repainted dark blue/cream, *[inspection date on carriage]*, *[EA 3/1974]*
- 1976 Folding bellows fitted, *[EA 7/1976]*
- 1986 Exterior restoration to 1931 condition; rediscovered CIWL coat of arms fitted, *[EA 6/1986]*
- 1994 New metal carriage body



As 102, Zweisimmen, 07.09.1974, Photo R. Schwob/ <http://www.polier.ch>

Sources:

- 'EA' = the Swiss magazine 'Eisenbahn Amateur'
- <http://www.polier.ch> is a wonderful webpage with scanned photos of several railroad photographers by swiss based Maurizio Polier.
- the book **MOB, du Léman au Pays-d'Enhaut, Tome 1**, Ed. BVA Lausanne, 1992, ISBN 2-88 125-008-4 is now only available second-hand (e.g. from AbeBooks, ZVAB or others)