

CONTENTS

Editorial – Chris Elliott, Dirk Frielingsdorf	Page 1
Das Projekt Neupolsterung der Pullmanwagen der Rhätischen Bahn (RhB) - von Beat Muggli	Page 4
- english translation: Reupholster the Pullman carriages of the Rhaetian Railway (RhB)	Page 9
Le Bombay Express – by Jean-Marc Dupuy	Page 11
Bookreview: Vol. 2 of Armin Gärtner's History of Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft DSG: Ära Mutz 1950-1963 – by Dirk Frielingsdorf	Page 22
Gothard-Express - by Jean-Marc Dupuy	Page 24
Riviera-Express et Lloyd-Express – by Jean-Marc Dupuy	Page 27
Once there was the Wagons-Lits Society, some Magazines „Repas bleu” on offer - Chris Elliott	Page 41
Letters from our correspondents : Jim Greaves with Sleeper SG 3434 and a review of the Club Train article from the last issue with a contemporary press excerpt and thoughts on the exterior design of carriages 255 and 256 (DF)	Page 42

Editorial – Chris Elliott, Dirk Frielingsdorf

By Train or by Low Cost Flights to and from Europe

by Chris Elliott

As Christmas and the New Year approaches we would like to tell you about a small change in that Chris has decided that he will hand over the editorship into the very capable hands of our Dirk Frielingsdorf.

Chris, now long retired, has a great deal of books, books, files, mountains of photos and a lot else to work through, you might just know the feeling. Made more difficult as Chris has been based in the Herault (34) Departement of France close to Béziers and Montpellier since 1991 but with his family living in the UK, Australia and here in France

So with effect from this newsletter please do not hesitate to send any articles, messages and of course news direct to Dirk at [amis-des-wagons-lits \[at\] posteo.com](mailto:amis-des-wagons-lits[at]posteo.com) .

Sitting in France only a few days after the clocks went back we read that our low cost Friends such as Ryanair - Whizz - Buzz and others are cutting their winter flights. At the same time BBC News published an internet article about the last night train to use a ferry, no surprise it is from Messina in 'The Toe of Italy' to Taormina, i.e. From mainland Italy to Sicily.

There is a plan to build a super bridge from Italy's mainland to Sicily but will it ever be built, Julius Caesar would not be surprised!

We know, all too well, the famous CIWL Night Ferry from London to Paris when everyone had the luxury of a comfortable berth all the way to and from Paris and London.

Then read-on today, Low Cost Airlines do not add TVA or is it VAT to the ticket prices and they do not even pay a tax on their aviation fuel.

What!! cry the railway , this is not even 'A level playing field.'

But lets be fair you need to arrive some 2 hours before your flight to check in, your luggage does cost extra if it does not meet their weight and size criteria and if the aircraft has returned late from a flight to and from lets say Paris, Istanbul or even Buxtehude, then you're late, so cheap but late and even if you have booked your favourite seat number such as 23 a c, or 25 d-f you find that it is no longer a Dakota but the very latest Boeing 737 that is longer and wider and your seat is no longer near the rear exit.

But think about the time when CIWL would carry you from Calais, Paris, Ostend or Hoek Van Holland to the musical centres of Europe;Budpest, Vienna Salzburg, y Milano but en-route you would might bump into Marlene Dietrich in the corridor, those priceless encounters.

Wake Up Europe!! the EU 'let the train take the strain' and offer a ticket price that is not unaffordable to us lads or lassies or even Lassie the Dog.

Chris our editor who many years ago worked on the Ingham Winter Sports trains from Calais to Innsbruck and sampled the famous CIWL cuisine after seating the clients where they wanted. He only ever guided two well known actors to their seats on the train ; Sir Alec Guinness and Alastair Sim sadly our Gina Lollo!! was on another train.

There is not much to add to that, except that Germany and seven other EU countries are currently attempting to extend fossil fuel subsidies such as tax-free aviation fuel until 2045... At the same time, we are noticing in Germany in particular, but also in other EU countries, what is happening to our railways and our other dilapidated infrastructure. And our natural resources, which can no longer absorb unlimited amounts of greenhouse gases such as carbon dioxide or methane.

But back to topic, travelling in the 'good old days', I would like to show you a few photos that I recently came across. They are contact prints of a medium format film of car loading operations in Calais Maritime and mainly show British cars (right-hand drive!) being loaded onto car trains (Trains Auto Couchettes TAC), with the WL Y 3722 in the first picture (right) and an AC22 (ex PLM OCEM FL) from CIWL behind it on the left:



The train plate reads (London)-Boulogne- and a not readable short Destination, maybe Lyon?



Best regards to our CIWL friends and a happy Christmas and New Year !

Chris Elliott & Dirk Frielingsdorf

Das Projekt Neupolsterung der Pullmanwagen der Rhätischen Bahn (RhB)

von Beat Muggli

In den Jahren 1997 und 98 fand die grosse Sanierung der RhB As 1141-44 statt. Danach gefielen die Wagen im Äusseren Reisenden sehr gut, jedoch gab es von Beginn weg Diskussionen aufgrund der Sesselbezüge im Innern. Diese wirken grell und beunruhigend.

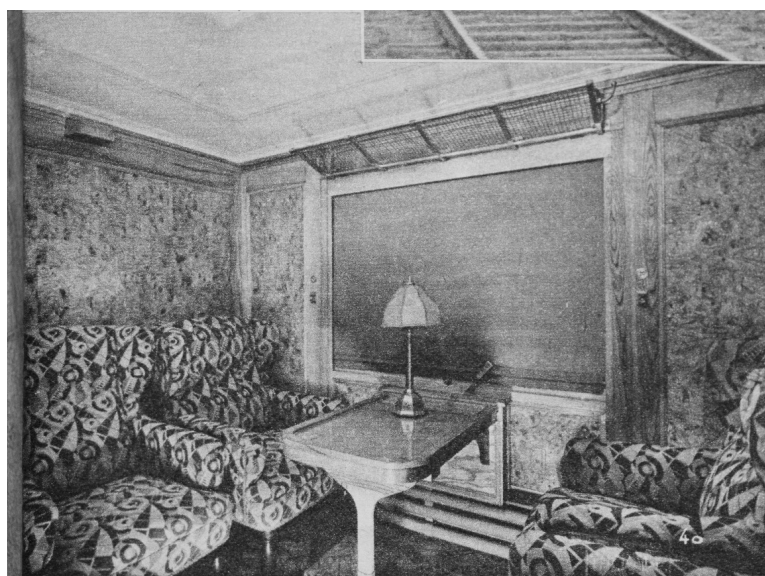


Oben und unten: 4151, Paris 20.9.2025, Foto Beat Muggli



Das Projekt Neupolsterung nahm seinen Anfang, als Fredy Pfister, Präsident des eisenbahnhistorischen Vereins «Club 1889», von seiner Gattin das Buch «Orient Express-König der Züge» von Picon/Chelly zu Weihnachten '21 geschenkt bekam. Darin entdeckte er die Innenaufnahmen des 4151: Die Sesselbezüge glichen in den Mustern denjenigen der 1141-44, jedoch wirkte alles wesentlich harmonischer und schöner! Für Fredy Pfister war sofort klar, dass er nun diese Sesselbezüge und Teppiche für die Wagen wollte.

An der Generalversammlung des «Verein pro Salonwagen» VPS am 7. Mai 2022 zeigte der damalige Präsident Andreas Jenny Innenaufnahmen des 4151 und sprach von «Augenkrebs», welche die aktuellen Bezüge verursachen würden. Dabei wurde ich kalt erwischt, da ich erstens das Buch nicht kannte und zweitens voll darauf vertraute, dass die aktuellen Polsterbezüge und Teppiche historisch korrekt sind. Zu dieser Zeit beschäftigte ich mich schon mit Alby Glatt und CIWL.



LVDR: Interieur eines Pullman Côte d'Azur (oben) und Werkaufnahme des Interieurs der ehem. MOB/CIWL-Pullmans (rechts).



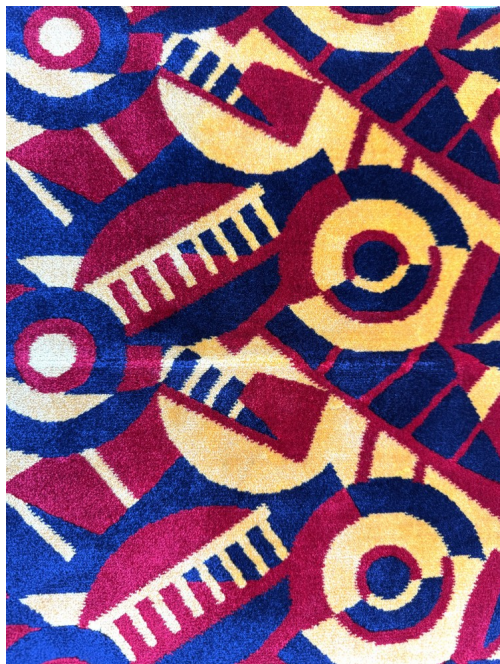
Zu Hause konsultierte ich «La Vie du Rail» LVDR Nummern 1333 und 1334 mit dem CIWL-Standardartikel von Roger Commault. Darin entdeckte ich eine schwarzweiße Innenaufnahme von einem «Côte d'Azur»-Wagen. Von der Wagennummer 4151 kamen wir dann zum Schluss, dass der 4151 auch vom Typ «Côte d'Azur» sein muss. Mehrere Abende verglich ich die Aufnahme im LVDR mit den schwarzweißen Werkinnaufnahmen unserer Wagen, war mir aber nie sicher, ob sie wirklich identisch sind oder nicht, von den Farben gar nicht zu sprechen...

Betrachtete ich damals René Prous Plakat zur internationalen Art Déco-Ausstellung von 1925, hatte ich den Eindruck, dass die aktuellen Farben doch stimmen könnten. Dass RP sowohl die «Côte d'Azur»-Wagen als auch

die Unsrigen innen gestaltete, wusste ich bereits. Ab September 2022 abonnierte ich LVDR und am 20. Mai 2023 wurde ich einerseits als Projektleiter in den Vorstand des VPS gewählt und andererseits kam auf arte zum zweiten Male der Film «Orient-Express, le voyage d'une légende» von Louis Pascal Couvelaire. Im Film geht es unter anderem um Arthur Mettets Rückholaktion der ehemaligen NIOE-Wagen aus dem polnischen Malaszewicze. Von Arthur Mettetal wusste ich, dass er für die Sanierung u.a. des 4151 verantwortlich war, Chris Elliott hatte mich bereits auf ihn aufmerksam gemacht. Nachher ging es schnell: Vom CIWL-Autor Jürgen Klein in Mönchengladbach erhielt ich die Mailadresse von Arthur Mettetal, dieser antwortete mir, was er übrigens nicht immer tut, dass er den Stoff bei den Pierre Frey SA PF in Paris bezogen hat. Da ich am Telefon manchmal sehr direkt bin, bat ich einen elsässischen Freund in den Vogesen, wo ich auf Besuch war, für mich nach Paris anzurufen, was er auch tat. Am Telefon erklärte Paris uns, dass sie in der Deutschschweiz mit Frau Andrea Muff eine Vertreterin hätten und gaben uns ihre Adresse. Nachher machten wir 2 Reisen nach Paris und das Projekt war aufgegleist. Auf der ersten Reise wollten wir den 4151 anschauen gehen, was sich leider nicht ergab, dafür konnten wir den wundervollen 4155 der AJECTA in Longueville besuchen und Freundschaften schließen. Für den Besuch bei den PF kaufte ich mir vorgängig in der Schweiz noch einen Anzug, da ich befürchtete, sie würden mich mit einem Clochard verwechseln und rauswerfen. Auf der zweiten Reise durften wir u.a. das Archiv der Firma PF besuchen. Leider konnte meine Frage, ob auf dem Teppich des 4151 Kautschukblätter gezeichnet sind, nicht beantwortet werden. Wir entschieden uns, innen original zu bepolstern mit einem roten (ehem. 1. Klasse) und einem grünen Salon (ehem. 2. Klasse). Neben der Meterspur und den Erkerfenstern ist es die ehemalige Gemischtklassigkeit, die unsere Wagen vom Typ «Montreux-Oberland Bernois» absolut einzigartig machen! Bei der Sanierung von 97/98 wurden alle Sitze mit den Polsterbezügen der 1.Klasse bezogen.

Link zum Dossier der Arbeitsgruppe Polsterbezüge:

<https://verein-pro-salonwagen.ch/public/document/download/232667>



1997/98 wurde das Muster links in Belgien am Computer von den originalen Innenaufnahmen abgeleitet, im Nachhinein erstaunt es, wie nahe sie dem originalen Muster kamen. Die Farben wurden bestimmt mit für den Art Déco typischen Farben gewählt. Alby Glatt war neben anderen Mitglied in der damaligen Arbeitsgruppe. 1997/98 gab es bei der RhB noch Raucher- und Nichtraucherabteile, so wurden die Wagen in ein

Raucher- (ehem. 1. Klasse) und ein Nichtraucherabteil (ehem. 2.Klasse) unterteilt. In den 80er und 90er-Jahren war klar, was ein Lalique-Wagen ist, was ein Prou-Wagen ist, war weniger klar. Der 4151 wurde verschiedene Male zwischen 1977 und 1992 von Alby Glatt angemietet, die Sessel in diesem Wagen hatten aber zu dieser Zeit Lalique-Bezüge. Weiter ist zu schreiben, dass Recherche in Zeiten des Internets doch ein wenig einfacher geworden ist.

Am Samstag 20. September 2025 durften Daniel Urs Gfeller, ehemaliger Zugchef bei Alby Glatt, und ich auf Vermittlung eines AJECTA-Freundes doch noch den 4151 von innen bestaunen. An diesem Wochenende standen in der Pariser Gare d'Austerlitz auf Gleis 20 hinter der Lok 867 470 mit den Wagen 2976, 2869, 4151, 4159, 4148, 4160 und 2979 alle 7 Wagen des Pullman Orient Express POE. Auch Arthur Mettetal durften wir kennenlernen: Meine Frage, ob auf dem Teppich des 4151 Kautschukblätter gezeichnet sind, konnte auch er mir nicht beantworten, er fand aber meinen Hinweis, dass RP im Passagierschiff Normandie Kautschukböden legte, interessant.



Daniel Urs Gfeller links und Arthur Mettetal vor dem 4151, Paris 20.9.2025, Foto Beat Muggli

Kontakt: beat.muggli@verein-pro-salonwagen.ch

Nachtrag: Brand im As 1141 am 14. November 2025:

Am Freitag 14.11.2025 brannte es im As 1141, am Samstag fragte mich mein Pariser Freund bereits, was geschehen sei, da er im Internet auf diese beiden Fotos (siehe unten) gestossen ist. Die RhB kommunizierte, sie gehe von einem technischen Defekt ohne Fremdeinwirkung aus. Nach unseren

Informationen sind alle Wagen der RhB vollkaskoversichert. Stoff und Teppich für den As 1161 sind bereits bestellt und bezahlt, sie sollten im Januar 2026 geliefert werden.

Da die finanziellen Mittel knapp vorhanden sind, wurde am 20.11. in einer Krisensitzung entschieden, bei den PF zusätzlich bereits Stoffe und Teppiche für 2 As 1141-44 zu bestellen, da wir davon ausgehen, dass nun zuerst der 1141 revidiert wird und der 1161 später an die Reihe kommen wird. Mindestens in der gutversicherten Schweiz bietet ein Brand auch Chancen, so hoffen wir auf Versicherungsgelder für Stoffe, Teppiche und Bepolsterung des brandgeschädigten Wagens.



Fotos: As 1141 am 14...2025, Fotos: Feuerwehr Landquart

The project to reupholster the Pullman carriages of the Rhaetian Railway (RhB) – english translation

by Beat Muggli

In 1997 and 1998, the RhB As 1141-44 underwent extensive renovation. Afterwards, passengers were very pleased with the exterior of the carriages, but there was discussion from the outset about the seat covers inside. These appear garish and unsettling.

The reupholstering project began when Fredy Pfister, president of the railway history association 'Club 1889', received the book 'Orient Express – King of Trains' by Picon/Chelly from his wife as a Christmas present in 2021. In it, he discovered interior photos of the 4151: the patterns on the seat covers were similar to those on the 1141-44, but everything looked much more harmonious and beautiful! Fredy Pfister immediately knew that he wanted these seat covers and carpets for the carriages.

At the general meeting of the 'Verein pro Salonwagen' VPS (Saloon Car Association) on 7 May 2022, the then president Andreas Jenny showed interior photos of the 4151 and spoke of the 'eye cancer' caused by the current covers. This caught me off guard, as I was not familiar with the book and was fully confident that the current upholstery and carpets were historically accurate. At that time, I was already working with Alby Glatt and CIWL.

At home, I consulted La Vie du Rail (LVDR) issues 1333 and 1334, which contained Roger Commault's standard article on CIWL. In it, I discovered a black-and-white interior photograph of a Côte d'Azur carriage. From the carriage number 4151, we then concluded that the 4151 must also be of the 'Côte d'Azur' type. I spent several evenings comparing the photograph in LVDR with the black-and-white interior photographs of our carriages, but I was never sure whether they were really identical or not, not to mention the colours...

When I looked at René Proust's poster for the 1925 International Art Deco Exhibition, I had the impression that the current colours might be right after all. I already knew that RP had designed the interiors of both the 'Côte d'Azur' carriages and ours. In September 2022, I subscribed to LVDR and on 20 May 2023, I was elected to the VPS board as project manager and, at the same time, Louis Pascal Couvelaire's film 'Orient-Express, le voyage d'une légende' was shown on arte for the second time. Among other things, the film is about Arthur Mettetal's retrieval of the former NIOE carriages from Malaszewicze in Poland. I knew from Arthur Mettetal that he was responsible for the refurbishment of the 4151, among other things; Chris Elliott had already brought him to my attention. After that, things moved quickly:

CIWL author Jürgen Klein in Mönchengladbach gave me Arthur Mettetal's email address, and he replied – which he doesn't always do, by the way – saying that he had obtained the material from Pierre Frey SA PF in Paris. As I am sometimes very direct on the phone, I asked an Alsatian friend in the Vosges, where I was visiting, to call Paris for me, which he did.

On the phone, Paris explained that they had a representative in German-speaking Switzerland, Ms Andrea Muff, and gave us her address.

After that, we made two trips to Paris and the project was on track. On the first trip, we wanted to go and see the 4151, which unfortunately didn't happen, but we were able to visit the wonderful 4155 at AJECTA in Longueville and make friends. Before visiting PF, I bought a suit in Switzerland because I was afraid they would mistake me for a tramp and throw me out. On the second trip, we were allowed to visit the PF company archives, among other things. Unfortunately, my question about whether rubber

sheets were drawn on the carpet of the 4151 could not be answered. We decided to upholster the interior with original red (formerly 1st class) and green (formerly 2nd class) fabric. In addition to the metre gauge and bay windows, it is the former mixed class that makes our 'Montreux-Oberland Bernois' carriages absolutely unique! During the renovation in 1997/98, all seats were reupholstered with first-class upholstery.

Link to the upholstery working group dossier:

<https://verein-pro-salonwagen.ch/public/document/download/232667>

In 1997/98, the pattern on the left was derived from the original interior photographs on a computer in Belgium. In retrospect, it is astonishing how closely they resemble the original pattern. The colours were chosen to be typical of Art Deco. Alby Glatt was a member of the working group at the time, along with others. In 1997/98, the RhB still had smoking and non-smoking compartments, so the carriages were divided into a smoking compartment (formerly 1st class) and a non-smoking compartment (formerly 2nd class). In the 1980s and 1990s, it was clear what a Lalique carriage was, but what a Prou carriage was was less clear. The 4151 was rented several times between 1977 and 1992 by Alby Glatt, but the seats in this carriage had Lalique covers at that time. It should also be noted that research has become a little easier in the age of the internet.

On Saturday, 20 September 2025, Daniel Urs Gfeller, former train manager at Alby Glatt, and I were finally able to marvel at the interior of the 4151, thanks to the mediation of a friend from AJECTA. That weekend, all seven carriages of the Pullman Orient Express POE were standing on track 20 at Paris's Gare d'Austerlitz behind locomotive 867 470, with carriages 2976, 2869, 4151, 4159, 4148, 4160 and 2979. We also had the opportunity to meet Arthur Mettetal. He was unable to answer my question about whether rubber sheets were drawn on the carpet of the 4151, but he found my comment that RP laid rubber floors in the passenger ship Normandie interesting.

Contact: beat.muggli@verein-pro-salonwagen.ch

Addendum: Fire in the As 1141 on 14 November 2025:

On Friday, 14 November 2025, there was a fire in the As 1141. On Saturday, my friend in Paris asked me what had happened, as he had come across these two photos (see below) on the internet. The RhB announced that it assumed the fire was caused by a technical defect without external influence. According to our information, all RhB carriages are fully insured. Fabric and carpet for the As 1161 have already been ordered and paid for, and are due to be delivered in January 2026. As financial resources are limited, it was decided at a crisis meeting on 20 November to order additional fabric and carpet for two As 1141-44 carriages from PF, as we assume that the 1141 will be overhauled first and the 1161 will follow later. At least in well-insured Switzerland, a fire also offers opportunities, so we are hoping for insurance money for fabrics, carpets and upholstery for the fire-damaged carriage.

Le « Bombay-Express » (1897-1939)

by Jean-Marc Dupuy

Lorsque la construction des grands itinéraires ferroviaires européens fut achevée dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'acheminement du courrier entre Londres et l'Orient avait pu être effectué par la « Malle des Indes » entre Calais et Brindisi. La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) avait été autorisée à y adjoindre une voiture-lits en mai 1879.

When the construction of the major European railway routes was completed in the second half of the 19th century, the transportation of mail between London and the East could be carried out by the 'Mail of the Indies' between Calais and Brindisi. The International Company of Sleeping Cars and Great European Expresses (CIWL) had been authorized to add a sleeper car in May 1879.

Les volumes de courrier transportés par la « Malle des Indes » ayant tendance à augmenter furent à l'origine de la décision de ne plus admettre des voyageurs dans ce train. Au service de l'été 1890, et à compter du 18 juillet, les voitures-lits de la CIWL circulant dans sa composition désormais réservée à la Poste étaient en conséquence reportées vers un nouveau convoi de luxe baptisé « Peninsular-Express » et lancé à cette date au départ de Calais et de Paris-Nord vers Brindisi.

The volumes of mail transported by the "Malle des Indes" having a tendency to increase were the reason for the decision to no longer admit travelers on this train. For the summer service of 1890, and starting from July 18, the sleeper cars of the CIWL operating in its composition now reserved for the Post were consequently transferred to a new luxury train called the "Peninsular Express" and launched on that date from Calais and Paris-Nord to Brindisi.

Certains voyageurs empruntant le train « Peninsular-Express » trouvent excessive la durée du trajet (près de deux journées) entre Londres, Calais, Modane et Brindisi. La possibilité d'un retour vers le port de Marseille de la destination finale du convoi est ainsi réclamée par certains passagers pressés.

Satisfaction leur est donnée à partir du 7 octobre 1897, grâce à la création d'une nouvelle relation hebdomadaire désignée « Bombay-Express » ; ce train de luxe établit une liaison entre (Londres) Calais et Marseille-Arenc pendant les mois d'été. Les départs sont proposés depuis Londres les jeudis soir pour une arrivée le lendemain dans l'après-midi.

Some travellers taking the 'Peninsular-Express' find the duration of the journey (almost two days) between London, Calais, Modane, and Brindisi excessive. The possibility of a return to the port of Marseille from the final destination of the train is thus requested by some impatient passengers. Satisfaction is given to them starting October 7, 1897, thanks to the creation of a new weekly service called 'Bombay-Express'; this luxury train establishes a connection between (London) Calais and Marseille-Arenc during the summer months. Departures are offered from London on Thursday evenings for an arrival the following afternoon.

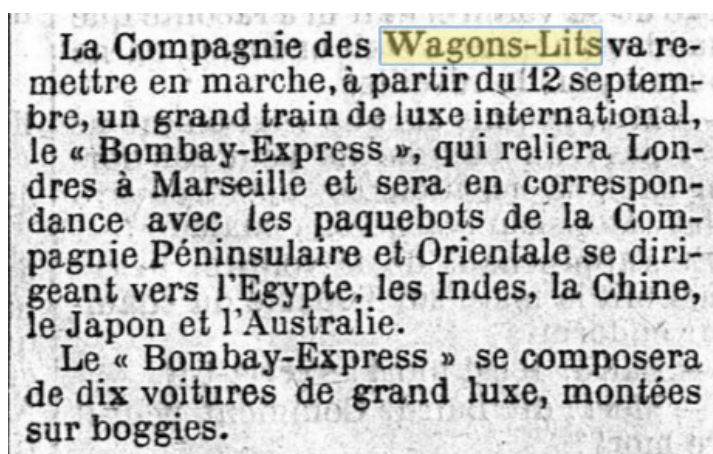
Comme prévu, on observe alors un report d'une fraction importante de la clientèle vers cette relation plus courte. Le port de Marseille a même fait réaliser une voie spéciale de desserte à partir de la gare

d'Arenc et se dirigeant vers le môle de la Joliette. Opérationnelle à compter du 24 janvier 1902, les navires de la compagnie Peninsular & Oriental (P&O) accostant dans la cité phocéenne sont ainsi en correspondance directe avec les convois ferroviaires.

As expected, an important fraction of the clientele is observed shifting towards this shorter connection. The port of Marseille even had a special access route built from the Arenc station leading to the Joliette wharf. Operational from January 24, 1902, the ships of the Peninsular & Oriental (P&O) company docking in the city of Marseille are thus in direct connection with the train convoys.

En 1906, le « Bombay-Express » reste proposé, ainsi qu'au service de l'hiver suivant, sous la dénomination de « Calais-Marseille-Bombay-Express ». Après avoir relevé la correspondance du bateau venant de Douvres, le convoi quitte Calais-Maritime à 15 h 15 pour atteindre les quais de la Joliette le lendemain à 7 h 10. Il est mis en marche au départ de Londres les jeudis et son retour reste fonction des jours d'arrivée dans le port marseillais des bateaux de la compagnie P&O en provenance d'Egypte et des Indes. En 1908, le train a temporairement bénéficié des livraisons des voitures-lits type B n° 1891 à 1903 (Compagnie Générale de Constructions à Saint-Denis filiale de la CIWL) ; ces unités à bogies ont notamment deux compartiments lits-salon à trois places. Pour l'été 1909, sa composition fait appel aux WL n° 974, 988 à 992, au WR n° 909 et aux F n° 1069, 1145. En fonction des services, le convoi peut aussi intégrer des fourgons PLM à trois essieux.

In 1906, the 'Bombay-Express' was still offered, as well as for the following winter service, under the name 'Calais-Marseille-Bombay-Express'. After catching the connection from the boat coming from Dover, the train leaves Calais-Maritime at 3:15 PM to reach the docks of the Joliette the next day at 7:10 AM. It operates from London on Thursdays and its return depends on the arrival days of the ships of the P&O company coming from Egypt and India at the port of Marseille. In 1908, the train temporarily benefited from deliveries of sleeping cars type B No. 1891 to 1903 (General Construction Company in Saint-Denis, a subsidiary of CIWL); these bogie units notably have two three-person sleeper-lounge compartments. For the summer of 1909, its composition included WL No. 974, 988 to 992, WR No. 909, and F No. 1069, 1145. Depending on the services, the train can also integrate three-axle PLM freight cars.



2 septembre 1915

Lors du déclenchement du premier conflit mondial, ce convoi emblématique est arrêté en août 1914. Toutefois, dans le courant de l'été 1915, la compagnie maritime P&O souhaite reprendre des services entre l'Angleterre, l'Égypte, les Indes, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ; en dépit de l'état de guerre, le Nord et le PLM acceptent le retour de ce convoi à partir du 12 septembre 1915. Afin d'éviter le risque de l'aviation et des dirigeables allemands, le « Bombay-Express » part en soirée depuis Boulogne les vendredis (19 h 21) avoir relevé une correspondance maritime en provenance d'Angleterre (Londres 14 h 00). Evitant la capitale, il transite par la Grande Ceinture, puis par Lyon (10 h 41 le lendemain) avant d'atteindre son terminus Marseille (16 h 01). Il repart de la cité phocéenne les dimanches soir ; toutefois, ce départ peut être déplacé en fonction des arrivées des navires dans le port phocéen.

At the outbreak of the First World War, this iconic convoy was halted in August 1914. However, during the summer of 1915, the P&O shipping company wishes to resume services between England, Egypt, India, Australia, and New Zealand; despite the state of war, the Nord and PLM accepted the return of this convoy starting from September 12, 1915. To avoid the risk of German aircraft and airships, the 'Bombay Express' departs in the evening from Boulogne on Fridays (7:21 PM) after picking up a maritime connection from England (London 2:00 PM). Avoiding the capital, it passes through the Grande Ceinture, then through Lyon (10:41 AM the next day) before reaching its terminus in Marseille (4:01 PM). It departs from the Phocaean city on Sunday evenings; however, this departure may be adjusted based on the arrivals of ships in the Phocaean port.

La rame utilisée durant cette période troublée a une composition formée par sept à dix voitures-lits du type R, complétées par une voiture-restaurant et encadrés par deux fourgons d'extrémité. A titre d'exemple, pendant l'hiver 1916-1917, un effectif comprenant plus de vingt voitures-lits (WL R n° 1624 à 1626, 1628, 1630, 1632, 1722, 1723, 1758 à 1761, 1803, 1804, 1806 à 1810, 1812 à 1814), quatre voitures-restaurant (WR n° 774, 777, 909, 910) et six fourgons (F n° 1059, 1063, 1065, 1066, 1083, 1084) est dédié à la formation de ce convoi, le seul train de luxe de la CIWL circulant en Europe occidentale pendant la Première Guerre mondiale.

The train used during this troubled period consists of seven to ten type R sleeping cars, complemented by a restaurant car and flanked by two end baggage cars. For example, during the winter of 1916-1917, a configuration including more than twenty sleeping cars (WL R nos. 1624 to 1626, 1628, 1630, 1632, 1722, 1723, 1758 to 1761, 1803, 1804, 1806 to 1810, 1812 to 1814), four restaurant cars (WR nos. 774, 777, 909, 910), and six baggage cars (F nos. 1059, 1063, 1065, 1066, 1083, 1084) was dedicated to forming this convoy, the only luxury train of the CIWL operating in Western Europe during World War I.

Le rétablissement prioritaire du « Bombay-Express » dès 1919

The priority restoration of the 'Bombay-Express' as early as 1919

Le 1^{er} septembre 1919, le « Bombay-Express » Calais - Marseille est commercialement rétabli chaque semaine et rouvert sans restriction aux voyageurs civils. Il est alors repris dans les fascicules horaires sous le nom de « Bombay-Marseille-Express ». La rame française est mise en marche au départ de Calais-Maritime les vendredis, tandis que les retours programmés les samedis au départ de Marseille-Arenc ont le port de Boulogne comme terminus. Un parc de neuf voitures-lits (WL n° 1624 à 1632), deux

voitures-restaurant (WR n° 774, 777) et quatre fourgons (F n° 1056, 1070, 1085, 1116) est réservé pour sa composition et les réserves.

On September 1, 1919, the 'Bombay-Express' Calais - Marseille is commercially restored every week and reopened without restrictions to civilian travellers. It is then included in the schedules under the name 'Bombay-Marseille-Express'. The French train set departs from Calais-Maritime on Fridays, while the scheduled returns on Saturdays from Marseille-Arenc have Boulogne as their terminus. A fleet of nine sleeper cars (WL no. 1624 to 1632), two dining cars (WR no. 774, 777), and four baggage cars (F no. 1056, 1070, 1085, 1116) is reserved for its operation and reserves.

La situation des effectifs de la CIWL redevenant plus normale, il est à nouveau remis en route le 30 avril 1921 pour une durée de deux mois jusqu'en juin suivant. Dans le traité relatif à ce train, il est indiqué que son emprunt est exclusivement réservé aux voyageurs devant prendre des navires à Marseille. La compagnie P&O s'est engagée à transporter un minimum de soixante-dix passagers en transit entre Calais et Marseille, ce qui garantit la rentabilité du convoi pour la CIWL. De son côté, le « Peninsular-Express » n'est plus remis en route entre Calais et Brindisi.

The situation of the staff at CIWL returning to a more normal state, it is again put back into service on April 30, 1921, for a duration of two months until the following June. In the treaty relating to this train, it is stated that its use is exclusively reserved for travellers who are to take ships in Marseille. The P&O company has committed to transporting a minimum of seventy transit passengers between Calais and Marseille, which guarantees the profitability of the convoy for CIWL. For its part, the 'Peninsular-Express' is no longer put back into service between Calais and Brindisi.

L'augmentation des services partant de Calais et de Boulogne vers la Côte d'Azur provoque des tensions dans les effectifs. La CIWL ne pouvant donc pas fournir les matériels nécessaires à la composition du train, tandis que les navires accostant à Marseille ont souvent des horaires incertains, les circulations hebdomadaires du « Bombay-Express » cessent temporairement le 1er juillet 1920, ses missions vers Marseille étant reportées sur le « Calais-Méditerranée-Express ».

The increase in services departing from Calais and Boulogne to the Côte d'Azur is causing tensions in staffing. The CIWL is therefore unable to provide the necessary equipment for the train composition, while the ships arriving in Marseille often have uncertain schedules, the weekly runs of the 'Bombay-Express' are temporarily suspended on July 1, 1920, with its missions to Marseille being postponed to the 'Calais-Méditerranée-Express'.

Voitures-lits métalliques - Metal Sleeping Cars

Jusqu'à l'automne 1922, des matériels en teck assurent la composition de la rame effectuant l'aller et le retour hebdomadaire entre les ports de Calais (Boulogne) et de Marseille. A partir du 19 octobre 1922, on assiste au renouvellement des effectifs assurant la formation du « Bombay-Express ». Les premières unités des nouvelles voitures-lits métalliques du type S2 (quarante unités n° 2641 à 2680 avaient été commandées) sont réceptionnées en provenance d'Angleterre. Les huit premières unités n° 2641 à 2648

sont alors spécialement destinées au train ; la composition est complétée par une voiture-restaurant à caisse en bois de teck (WR n° 1732 ou n° 2507 repeintes en livrée bleue) et par deux fourgons à trois essieux (F n° 1083 à 1085 également en livrée bleue).

Until autumn 1922, teak materials made up the train that performed the weekly round trips between the ports of Calais (Boulogne) and Marseille. Starting from October 19, 1922, the crew responsible for forming the 'Bombay Express' was renewed. The first units of the new metal sleeping cars of type S2 (forty units numbered 2641 to 2680 had been ordered) were received from England. The first eight units numbered 2641 to 2648 were especially designated for the train; the composition was completed with a wooden teak restaurant car (WR number 1732 or 2507 repainted in blue livery) and two three-axle vans (F numbers 1083 to 1085 also in blue livery).

Si les départs du train restent basés à Calais-Maritime dans le sens nord - sud, le retour depuis Marseille s'arrête à Boulogne-Maritime. A l'hiver 1924-1925, des départs et ses arrivées se font dorénavant uniquement à Boulogne. Le « Bombay-Express » conserve sa voiture-restaurant en teck jusqu'au service de l'hiver 1925-1926. A cette date, la WR n° 2861 intègre la rame, les fourgons restant encore à trois essieux. A certains services, on note que le train en route vers Marseille évite la gare de Paris-Lyon en transitant par la Grande Ceinture. Au retour, il dessert la capitale, sans doute en fonction des retards des navires à Marseille.

If train departures remain based in Calais-Maritime in the north-south direction, the return from Marseille stops at Boulogne-Maritime. In the winter of 1924-1925, departures and arrivals are now exclusively at Boulogne. The 'Bombay Express' retains its teak dining car until the winter service of 1925-1926. At this date, WR No. 2861 is integrated into the trainset, while the baggage cars still have three axles. In certain services, it is noted that the train heading towards Marseille avoids the Paris-Lyon station by transiting through the Grande Ceinture. On the return, it serves the capital, likely depending on the delays of the ships in Marseille.

BOMBAY-MARSEILLE-EXPRESS

Train de luxe hebdomadaire entre LONDRES (via CALAIS ou BOULOGNE) et MARSEILLE

7 20	↓	dép. LONDRES-VICTORIA (1) arr.	↑	15 42
12 42	↓	dép. (2) CALAIS-MARITIME	↑	12 »
		BOULOGNE-MARITIME (2) arr.	↑	12 »
17 45	↓	dép. PARIS-P.-L.-M. arr.	↑	6 45
7 30	↓	arr. MARSEILLE-AREN. dép.	↑	16 30

Ce train, en correspondance à Marseille avec les paquebots de la Compagnie Péninsulaire-Orientale, et dont le nombre de places est limité, ne prend que les voyageurs en provenance de l'Angleterre, et à destination de l'Égypte et des Indes et vice versa. Il peut toutefois prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt, à la seule condition qu'il se trouve des places disponibles à son passage dans les stations desservies.

Jours de mise en marche.

ALLER : En général, le vendredi au départ de Calais.

RETOUR : Le samedi au départ de Marseille-Arenc (quai de la Joliette).

- (1) Heure de l'Europe occidentale.
- (2) Heure française d'été.

Hiver 1921-1922

BOMBAY - EXPRESS			
Train de luxe hebdomadaire entre BOULOGNE et MARSEILLE			
14 12	dép. LONDRES-VICTORIA... arr.	15 30	
22 18	dép. BOULOGNE-MARITIME... arr.	11 11	
22 25	dép. PARIS-P.-L.-M..... arr.	7 18	
11 48	dép. MARSEILLE-ARENG... arr.	6 50	
		16 45	
ALLER : En général, le jeudi au départ de Boulogne-Maritime. RETOUR : En général, le vendredi au départ de Marseille-Arene (quai de la Juliette).			
Ce train, en correspondance à Marseille avec les paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, et dont le nombre de places est limité, ne prend que les voyageurs en provenance de l'Angleterre et à destination de l'Égypte et des Indes et vice versa. Il ne sera admis dans ce train uniquement que les voyageurs à destination ou en provenance des paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, à Marseille, porteurs de billets spéciaux émis par cette Compagnie. Visite de douane. — Par suite d'une entente entre la Compagnie Péninsulaire et Orientale et l'Administration des Douanes, les colis à main des voyageurs utilisant le train de luxe <i>Bombay-Express</i> (Boulogne-Maritime départ 18 h. 12) sont visités dans le train entre Boulogne et Amiens.			

Mai 1927

BOMBAY-EXPRESS			
Train rapide hebdomadaire entre BOULOGNE et MARSEILLE.			
36		35	
En général	dép. LONDRES-VICTORIA... arr.	15 30	En général le
le jeudi	dép. BOULOGNE-MARITIME... arr.	11 11	vendredi au
au départ de	dép. PARIS-P.-L.-M..... arr.	7 18	départ
Boulogne.	dép. MARSEILLE-ARENG... arr.	6 50	de Marseille.
12 27		16 40	
(a) Du 3 au 16 avril départ à 13 h. r. — (b) Du 3 au 16 avril arrivée à 14 h. 12. Ce train, en correspondance à Marseille avec les paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, et dont le nombre de places est limité, ne prend que les voyageurs en provenance de l'Angleterre et à destination de l'Égypte et des Indes et vice versa. Il ne sera admis dans ce train uniquement que les voyageurs à destination ou en provenance des paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, à Marseille, porteurs de billets spéciaux émis par cette Compagnie. Visite de douane. — Par suite d'une entente entre la Compagnie Péninsulaire et Orientale et l'Administration des Douanes, les colis à main des voyageurs utilisant le train de luxe <i>Bombay-Express</i> (Boulogne-Maritime départ 18 h. 7) sont visités dans le train entre Boulogne et Amiens. Les bagages enregistrés traversent la France sous plombs de douane.			

Juillet 1932

2 BOMBAY-EXPRESS			
Train rapide hebdomadaire de wagons-lits de 1 ^{re} classe entre CALAIS et MARSEILLE			
36		35	
En général	dép. Londres-Victoria... arr.	15 30	En général
le jeudi	dép. Calais-Maritime... arr.	11 11	le vendredi
au départ de	dép. Paris-P.-L.-M..... arr.	7 18	au départ de
Calais.	dép. Marseille-Arene... arr.	6 50	Marseille.
17 45		16 40	
21 55			
23			
11 59			
Ce train, en correspondance à Marseille avec les paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, et dont le nombre de places est limité, ne prend que les voyageurs en provenance de l'Angleterre et à destination de l'Égypte et des Indes et vice versa. Il ne sera admis dans ce train uniquement que les voyageurs à destination ou en provenance des paquebots de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, à Marseille, porteurs de billets spéciaux émis par cette Compagnie.			

15 mai 1935

Après le 30 septembre 1935, le « Bombay-Express » prend le nom d'« Overland-Express ». Suite à la crise des années 1930 entraînant une surabondance de matériels, la CIWL utilise alors une rame de six voitures-lits du type Lx 16, complétées par une voiture-restaurant et un fourgon. A compter de l'été 1935, dans les états de répartition du matériel de la CIWL, on note les présences dans les effectifs et pour la formation de ce train des huit voitures-lits Lx 16 n° 3509 à 3515 avec en complément la WR n° 2693 et les fourgons F n° 1303, 1075. En octobre 1936, les anciens modèles de fourgons se voient remplacés par des types métalliques à six portes (F n° 1275, 1276).

After September 30, 1935, the 'Bombay Express' is renamed 'Overland Express'. Following the 1930s crisis resulting in an overabundance of equipment, the CIWL then uses a set of six Lx 16 type sleeping cars, complemented by a dining car and a baggage car. Starting from the summer of 1935, in the distribution states of the CIWL's equipment, the presence of eight Lx 16 sleeping cars numbered 3509 to 3515 is noted for the formation of this train, along with dining car No. 2693 and baggage cars F No.

1303, 1075. In October 1936, the old models of baggage cars are replaced by metal types with six doors (F No. 1275, 1276).

Comme beaucoup d'autres convois de la CIWL, ses circulations hebdomadaires s'arrêtent à la fin du mois d'août 1939. Il n'est pas rétabli dans les années suivant la libération de 1944-1945, l'aviation s'étant substituée au train et au bateau pour ces voyages lointains.

Like many other CIWL trains, its weekly services ceased at the end of August 1939. It was not restored in the years following the liberation of 1944-1945, as aviation had replaced trains and boats for these long-distance journeys.

Annexe sur les affections des matériels CIWL - Annex of the CIWL carriages

Eté 1909 :

- WL n° 974, 988 à 992,
- WR n° 909,
- F n° 1069, 1145,

Eté 1910 :

- F n° 1069, 1145,
- WL n° 913 à 918, 990,
- WR n° 909,

Eté 1913 :

- WL n° 644, 971 à 976,
- WR n° 909,
- F n° 1069, 1070,

Hiver 1913-1914 :

- WL n° 918, 967 à 972,
- F n° 1117 et fourgons PLM,

Hiver 1916-1917 : au 5 mars

- WL n° 1624 à 1626, 1628, 1630, 1632, 1722, 1723, 1758 à 1761, 1803, 1804, 1806 à 1810, 1812 à 1814,
- WR n° 774, 777, 909, 910,
- F n° 1059, 1063, 1065, 1066, 1083, 1084,

Service provisoire 1919 :

- WL n° 1624 à 1632,
- WR n° 774, 777,
- F n° 1056, 1070, 1085, 1116,

Eté 1920 :

- WL n° 1624 à 1632,
- WR n° 776, 777,
- F n° 1037, 1083, 1085,

Eté 1921 :

- WL n° 1625 à 1632,
- WR n° 776, 777,

- F n° 1037 à 1039,

Hiver 1921-1922 :

- WL n° 1626 à 1632,

- WR n° 777,

- F n° 1037 à 1039,

Eté 1922 :

- WL n° 2641 à 2648,

- WR n° 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Hiver 1922-1923 :

- WL n° 2641 à 2648,

- WR n° 1732, 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Eté 1923 :

- WL n° 2641 à 2648,

- WR n° 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Hiver 1923-1924 :

- WL n° 2641 à 2648,

- WR n° 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Eté 1924 :

- WL n° 2641 à 2650,

- WR n° 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Hiver 1924-1925 :

- WL n° 2641 à 2648,

- WR n° 2507,

- F n° 1083 à 1085,

Eté 1925 :

- F n° 1083 à 1085,

Hiver 1925-1926 :

- WL n° 2641 à 2650,

- WR n° 2861,

- F n° 1083 à 1085,

Eté 1926 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2648,

- Calais WR n° 2819, (n° 2861),

- F n° 1083 à 1085,

Hiver 1926-1927 :

- WL n° 2641 à 2648,
- WR n° 2838,
- F n° 1083 à 1085,

Eté 1927 :

- WL n° 2641 à 2650,
- WR n° 2693,
- F n° 1083 à 1085, 1095,

Hiver 1927-1928 :

- WL n° 2641 à 2647, 2649,
- WR n° 2693,
- F n° 1083 à 1085,

Eté 1928 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F 3 essieux n° 1083 à 1085,

Hiver 1928-1929 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2649,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1076, 1077, 1163,

Eté 1929 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2649,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F 3 essieux n° 1083 à 1085,

Hiver 1929-1930 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F 3 essieux n° 1071, 1072, 1058,

Eté 1930 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1163, 1299, 1303,

Hiver 1930-1931 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1163, 1303,

Eté 1931 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1074, 1163, 1303,

Hiver 1931-1932 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1074, 1163, 1303,

Eté 1932 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1074, 1163, 1303,

Hiver 1932-1933 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693, 3341,
- Calais F n° 1163, 1303, 1074,

Eté 1933 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650,
- Calais WR n° 2693, 3341,
- Calais F n° 1163, 1303, 1074,

Hiver 1933-1934 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650, 2654,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1163, 1303, 1074,

Eté 1934 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650, 2694,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1163, 1303, 1075,

Hiver 1934-1935 :

- Calais WL type S2 n° 2641 à 2647, 2650, 2694,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1163, 1303, 1075,

Eté 1935 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1303, 1075,

Hiver 1935-1936 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1303, 1075,

Eté 1936 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1303, 1306,

Hiver 1936-1937 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1275, 1276.

Eté 1937 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1272, 1276,

Hiver 1937-1938 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1272, 1276,

Eté 1938 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1272, 1276,

Hiver 1938-1939 :

- Calais WL type Lx16 n° 3509 à 3515,
- Calais WR n° 2693,
- Calais F n° 1272, 1276,

Eté 1939

- Calais WL Lx16 n° 3509 à 3515,
 - Calais WR n° 2693,
 - Calais F n° 1272, 1276.
-

Book review

Volume 2 History of the Deutsche Schlafwagen- und Speisewagensgesellschaft (DSG) by Armin Gärtner

by Dirk Frielingsdorf

Armin Gärtner provides a very detailed account of the history of the DSG during the 'Mutz era' from 1950 to 1963, focusing in particular on its financial situation during those years. He clearly shows where the DSG's problems lay and how they ultimately led to the well-known outcome: hardly any investment in new dining cars, a focus on renewing the sleeping car fleet, the ill-fated 'Komet' night train and the expensive development of dining cars for the TEE (both under pressure from the parent company Deutsche Bundesbahn DB), but at the same time a very imperious and stubborn management style that was bound to have consequences 'at the parent company' DB at some point.

But other topics such as the various management styles of kitchen luggage vans, service vans with kitchens ('simplified service operation') via half-dining cars to full dining cars, catering for the US armed forces in particular, ancillary businesses of the DSG (hotels, motels, also in cooperation with the CIWL, station restaurants, etc.), laundries, bakeries, as well as a brief introduction to contemporary carriage

types are not neglected in the book. Everything is rounded off with countless photos, facsimiles and tables; in fact, there is only one double page with text alone.

The various contractual arrangements with the parent company DB and with CIWL are also examined in detail, as a fruitful cooperation developed between DSG and CIWL, despite the prevailing 'official reserve' towards CIWL, which resulted in joint ventures (hotels, motels, Neuaubing carriage workshop).

I found only one error in the second book: the photo on page 172 does not match the caption, which claims that the UH shown is at the Hanover Fair, while the picture shows one in the Hansa factory halls. The correct picture was still in the manuscript when it was edited, which I am showing (again) here:

As usual, the volume can be ordered from the Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl (EHEH) e.V. by mail order via archiv [at] lochschuppen-hochdahl.de or by telephone on +49 / 211 / 30 26 90 05. It costs €54.00 plus shipping costs, but can also be purchased on site during the museum's opening hours: The museum is always open on the 4th Sunday of the month from April to October from 11 a.m. to 5 p.m.



Due to high demand, Volume 1 is being reprinted. If required, please contact EHEH e.V. directly.



Contents:

Inhalt

Band 2 | Die Ära Karl Mutz von 1950 bis Ende 1963

Vorwort (Ralf Fellenberg)

5

1. Einleitung

6

2. Die DSG von 1950 bis Ende 1963 im Überblick

8

2.1 Die Entwicklung der DSG von 1950 bis Ende 1963

9

2.1.1 Die finanzielle Situation der DSG

15

2.1.2 Gesellschafter-Versammlungen – Aufsichtsrat und Geschäftsführer

20

2.1.3 Der Wagenpark der DSG vom 25. Juni 1963

25

2.1.4 Die Entlassung von Karl Mutz am 22. November 1963

29

2.2 Die DSG-Organisation (Direktion und Bezirksleitungen/Außenstellen)

31

2.3 Die „Nebenbetriebe“ der DSG

39

2.4 Die DSG im Spiegel der Betriebszeitung „HAND in HAND“

43

2.5 Personalangelegenheiten, Tarifinformationen und Betriebsrat

45

2.6 DSG und MITROPA (Ost)

50

3. Die Entwicklung im Nachtzugverkehr

51

3.1 Der Schlafwagenbereich

57

3.1.1 Die Entwicklung des Schlafwagenverkehrs der DSG

64

3.1.2 Der „Gemeinsame Ausschuss Eisenbahnen CIWL-DSG-SSG“ (CPC) – Dirk Frielingsdorf

68

3.2 Die Geschichte der Pullman-Schlafwagen WL4ty/WLB4ty

69

3.3 Die Einbettstuhl-Schlafwagen WLB4u-50

72

3.4 Der DSG-Gliedtriebzug „Komet“ VT 10 551

78

3.5 Die 3633-Schlafwagen des Typs Universal

82

4. Die Speisewagendienste

87

4.1 Die Wirtschaftsbetriebe

94

4.1.1 Der „vereinzelte Wirtschaftsbetrieb“

95

4.1.2 Die Küchenpackwagen (Pw4tk/Pw4tk)

97

4.1.3 Die Küchenwagen (C4tk) nach 1945

99

4.2 Triebzüge mit Wirtschaftsbetrieb

103

4.3 Die Halbspeisewagen (ABR, AR, BR, CR)

105

4.3.1 Der Wirtschaftsbetrieb in Neubau-Doppelstockwagen

106

4.3.2 Halbspeisewagen aus Umbau (ABR, AR, CR, BR)

108

4.3.3 Neubau von Halbspeisewagen

111

4.3.4 Sonstige Wirtschaftsbetriebe

112

4.4 Die Vollspeisewagen (WR) der DSG

114

4.4.1 Die Modernisierung älterer Speisewagen

119

4.4.2 Die Beschaffung der „Buckel-Speisewagen“ WR4üm-62

120

4.4.3 Die Finanzkrise der DSG 1963 und der Speisewagenbereich

121

4.4.4 Berichte aus den Speisewagen

124

4.5 Die Büfetwagen ab 1960

127

4.6 DSG-Stewardessen in Speisewagen

131

5. Vom Abteilkellner zum Servierwagen

132

6. Der TEE-Verkehr – VT 11.5 und Iokbespannte Züge

135

7. Die stationäre Gastronomie und die Bahnsteig-Verkaufswagen

139

8. Die Hotellerie (Partielle Zusammenarbeit mit der CIWL)

144

9. Die Betreuung des Turnusverkehrs und weiterer Sonderzüge

147

10. Der Militärverkehr

151

10.1 Der US-Militärverkehr

152

10.2 Der Militärverkehr für die Britische Rheinarmee (BAOR)

158

11. Regierungssonderzüge und Staatsbesuche

160

12. Die Fahrzeuginstandhaltung der DSG

162

13. Die Verträge zwischen DB und DSG sowie sonstige Entwicklungen

163

14. Die Verträge zwischen DB und CIWL

173

15. Die Zusammenarbeit zwischen DSG und CIWL ab 1954

175

16. Fazit über die Ära Karl Mutz

178

Abkürzungsverzeichnis und Begriffe

180

Danksagung, Bildnachweis und Ausblick

183



DSG WL 33213 in Munich Main Station in 1966, coll. DF

« Gothard-Express »

by Jean-Marc Dupuy

En avril 1911, deux traités ayant une durée de douze années avaient été simultanément signés dans la capitale berlinoise par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) et les réseaux concernés. Le premier avait trait à l'établissement du train dénommé « Gothard-Express » et le second réglait le problème de la fusion du « Lloyd-Express » avec le « Riviera-Express ».

In April 1911, two treaties, lasting twelve years, were simultaneously signed in the Berlin capital by the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) and the networks concerned. The first concerned the establishment of the train called the "Gothard Express" and the second resolved the problem of merging the "Lloyd Express" with the "Riviera Express".

Une relation éphémère - A fleeting relationship

Dans le traité concernant les circulations d'un train de luxe entre Berlin et Milan (vers Gênes) et dont les signataires sont les chemins de fer prussiens, badois, suisses et italiens représentés par la Direction des chemins de fer royaux de Berlin d'une part et la CIWL (Direction générale de Bruxelles) d'autre part, il est indiqué que ce convoi doit circuler dès le 1^{er} mai 1911 selon un itinéraire jalonné par les gares de Francfort-sur-le-Main, Karlsruhe et Bâle et qu'il recevra l'appellation de « Gothard-Express ».

In the agreement concerning the circulation of a luxury train between Berlin and Milan (towards Genoa), the signatories of which are the Prussian, Baden, Swiss and Italian railways represented by the Directorate of the Royal Railways of Berlin on the one hand and the CIWL (General Directorate of Brussels) on the other, it is stated that this convoy must circulate from 1 May 1911 along a route marked by the stations of Frankfurt am Main, Karlsruhe and Basel and that it will be called the "Gothard-Express".

Dix années après l'épisode estival manqué de l'« Amsterdam-Engadine-Express », le Grand-duché de Bade accueille enfin un grand express européen de la CIWL sur les 258 km de sa ligne de Mannheim à Bâle. Les voies ferrées badoises allaient toutefois être parcourues par le nouveau « Gothard-Express » en période nocturne. Après avoir desservi Francfort-sur-le-Main, le convoi emprunte la ligne du Ried (Riedbahn), puis après Karlsruhe, celle stratégique tracée via Rastatt. Le retour s'effectue au départ de Rastatt par l'itinéraire principal via Bruchsal et Heidelberg avant d'atteindre Mannheim. Dans les indicateurs horaires, des arrêts d'une minute sont prévus dans les stations de Baden-Oos, Offenburg et Freiburg ; compte tenu des heures de passage (entre 2 heures et 4 heures du matin), ces possibilités de desserte ne devaient guère être utilisées par les voyageurs.

Ten years after the failed summer episode of the "Amsterdam-Engadine-Express", the Grand Duchy of Baden finally welcomed a major European express from the CIWL on its 258 km line from Mannheim to Basel. The Baden railways were, however, to be used by the new "Gothard-Express" at night. After serving Frankfurt am Main, the convoy took the Riedbahn line, then after Karlsruhe, the strategic line via Rastatt. The return journey from Rastatt took the main route via Bruchsal and Heidelberg before reaching Mannheim. The timetables included one-minute stops at the stations of Baden-Oos, Offenburg

A l'automne suivant et avec le prolongement vers la Méditerranée débutant le 1^{er} octobre, l'arrivée en gare de Gênes Piazza Principe se fait à 16 h 15 et le départ pour Berlin à 14 h 00. Du 1^{er} juillet au 14 septembre 1911, le train convoie aussi jusqu'en gare de Bâle une voiture-lits remise sur le train « Berlin-Engadine-Express ». Dans cette gare suisse, l'« Engadine-Express » est reformé avec des éléments en provenance de Calais et de Paris.

The following autumn, with the extension to the Mediterranean beginning on 1 October, the train arrived at Genoa Piazza Principe station at 4:15 p.m. and departed for Berlin at 2:00 p.m. From 1 July to 14 September 1911, the train also carried a sleeping car from the Berlin-Engadine Express to Basel station. At this Swiss station, the Engadine Express was re-formed with elements from Calais and Paris.

Le 30 novembre, le bilan du premier exercice de circulation met en évidence les problèmes rencontrés. Ainsi, le nombre des voyageurs empruntant le train n'est en moyenne que de cinq ou six. En conséquence, les coûts sont exorbitants en fonction des recettes. Dans ses comptes, la CIWL n'indique qu'un faible rendement de 46 francs par voiture et par jour ; la perte totale additionnée s'établit à plus de 500 000 francs. En conséquence, devant le peu de succès commercial de cette relation et avec l'accord des compagnies ferroviaires citées plus haut, la CIWL met un terme à cette expérimentation désastreuse pour ses finances. En dépit des longues études préparatoires, le « Gothard-Express » s'arrête donc après seulement sept mois d'existence.

On November 30, the results of the first year of operation highlighted the problems encountered. Thus, the number of passengers using the train was on average only five or six. As a result, the costs were exorbitant compared to the revenue. In its accounts, the CIWL only indicated a low return of 46 francs per car per day; the total loss added up to more than 500,000 francs. Consequently, given the lack of commercial success of this relationship and with the agreement of the railway companies mentioned above, the CIWL put an end to this disastrous experiment for its finances. Despite the long preparatory studies, the "Gothard-Express" therefore stopped after only seven months of existence.

Ce n'était pas hélas pas le premier ni le dernier grand train à circuler à vide durant certaines périodes de l'année... Unfortunately, it was not the first nor the last major train to run empty during certain periods of the year...

Annexe sur les matériels CIWL annex of CIWL carriages

Été 1910 : éventuellement si création du « Gothard-Express »

- WL n° 1715, 1791 à 1798, 1821, 1822, 2077 à 2079,
- WR n° 1641, 1642, 1799 à 1802,
- F n° 1188 à 1196, 1201, 1202, 1212 à 1215.

« Riviera-Express » et « Lloyd-Express » (1900-1914)

by Jean-Marc Dupuy

De difficiles et longues négociations avaient été nécessaires pour le lancement de ce train initialement baptisé « Berlin-Riviera-Express ». A la suite de constants efforts diplomatiques de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) envers les autorités allemandes en général, et prussiennes en particulier, ce convoi avait ainsi été mis en circulation à partir du 3 décembre 1900 en direction de la Côte d'Azur ; c'était alors la deuxième liaison de la CIWL au départ de Berlin en direction de l'Italie et de la Riviera, le « Nord-Sud-Brenner-Express » en ayant été la première.

Difficult and lengthy negotiations were necessary for the launch of this train, initially named the "Berlin-Riviera-Express". Following constant diplomatic efforts by the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) towards the German authorities in general, and the Prussian authorities in particular, this convoy was put into circulation from 3 December 1900 towards the Côte d'Azur; it was then the second CIWL connection from Berlin towards Italy and the Riviera, the "Nord-Sud-Brenner-Express" having been the first.

Lors des Conférences Européennes des Horaires (CEH) se tenant en juin et octobre 1898 à Anvers puis à Nice, les représentants des compagnies ferroviaires allemandes, suisses et italiennes évoquent les créations de plusieurs relations de luxe entre leurs trois pays. Un accord concernant une liaison Berlin - Milan transitant par le tunnel du Saint-Gothard n'aboutit pas, principalement devant l'hostilité des délégués helvétiques.

At the European Timetable Conferences (CEH) held in June and October 1898 in Antwerp and then Nice, representatives of German, Swiss, and Italian railway companies discussed the creation of several luxury services between their three countries. An agreement concerning a Berlin-Milan connection via the Gotthard Tunnel failed, mainly due to the hostility of Swiss delegates.

Lors des deux CEH suivantes se déroulant en 1899 à Saint-Petersbourg et Cologne, l'idée est remaniée pour donner naissance à un nouveau train de luxe de la CIWL facilitant les déplacements des habitants du nord de l'Europe vers le littoral de la Méditerranée. Le refus suisse est compensé par l'acceptation de passage par les voies françaises du PLM à partir de Belfort. En outre, à la demande des chemins de fer néerlandais, une tranche de voitures directes partant d'Amsterdam et transitant par la vallée du Rhin lui est greffée à Francfort-sur-le-Main. Lors de la CEH ayant eu lieu à Paris, l'itinéraire et les horaires du train prenant le nom de « Riviera-Express » sont finalisés.

At the next two CEHs in 1899 in Saint Petersburg and Cologne, the idea was reworked to give rise to a new luxury train of the CIWL facilitating travel for the inhabitants of northern Europe to the Mediterranean coast. The Swiss refusal was compensated by the acceptance of passage via the French lines of the PLM from Belfort. In addition, at the request of the Dutch railways, a section of direct carriages leaving from Amsterdam and passing through the Rhine valley was added to it in Frankfurt am Main. At the CEH in Paris, the route and timetable of the train taking the name "Riviera-Express" were finalized.

Après le « Nord-Sud-Brenner-Express » qui relie depuis décembre 1899 et seulement certains jours de la semaine, Vérone et Milan aux Riviera italienne et française en transitant via Gênes, le nouveau convoi atteint la Côte d'Azur en empruntant non pas les voies ferrées italiennes, mais celles françaises du PLM.

After the "Nord-Sud-Brenner-Express" which since December 1899 and only on certain days of the week has connected Verona and Milan to the Italian and French Riviera via Genoa, the new convoy reaches the Côte d'Azur by using not the Italian railway lines, but the French PLM lines.

A partir du 3 décembre 1900 et jusqu'à la fin du mois d'avril 1901, il est mis en circulation de façon trihebdomadaire (les lundis, mercredis et samedis). Son itinéraire est jalonné par les gares de Halle, Erfurt, Francfort-sur-le-Main, Lauterbourg, Strasbourg, Mulhouse, Belfort, Lyon, Marseille et Nice. Son terminus est fixé à la gare frontière de Vintimille. Le train quitte Berlin à 15 h 40, alors la tranche des Pays-Bas part d'Amsterdam à 14 h 57. Les documents de l'époque font même état d'un troisième groupe de voitures ayant Hamburg comme origine ; cette ramification jugée d'emblée peu rentable n'est toutefois pas mise en marche. L'arrivée à Nice a lieu le lendemain à 20 h 03. Les retours de la Côte d'Azur ont lieu les lundis, mercredis et samedis (Nice départ 10 h 35) pour atteindre les lendemains Berlin (17 h 40) et Amsterdam (16 h 22).

From 3 December 1900 until the end of April 1901, it ran three times a week (Mondays, Wednesdays and Saturdays). Its route included the stations of Halle, Erfurt, Frankfurt am Main, Lauterbourg, Strasbourg, Mulhouse, Belfort, Lyon, Marseille and Nice. Its terminus was set at the border station of Ventimiglia. The train left Berlin at 3:40 p.m., while the Dutch section left Amsterdam at 2:57 p.m. Documents from the time even mention a third group of cars originating from Hamburg; this branch, which was immediately deemed unprofitable, was not put into operation. Arrival in Nice takes place the following day at 8:03 p.m. Returns from the Côte d'Azur take place on Mondays, Wednesdays and Saturdays (Nice departure 10:35 a.m.) to reach Berlin (5:40 p.m.) and Amsterdam (4:22 p.m.) the following days.

A partir du 3 décembre, le « Riviera-Express » quittera tous les lundis, mercredis et samedis Berlin à 3 h. 40 du soir, Hambourg à 1 h. 52 du soir, Amsterdam à 2 h. 57 du soir ; ces trois trains, réunis en un seul, partiront de Francfort les lendemains vers Lyon et le littoral de la Méditerranée, en empruntant la voie de Strasbourg et de Belfort. Arrivée à Lyon à 11 h. 33 m., à Marseille à 4 h. 11 s., à Cannes à 7 h. 36 s., Nice à 8 h. 03 s., et à Menton à 9 h. 01 s.

Au retour, le Riviera-Express quittera la Côte d'Azur tous les lundis, mercredis et samedis : départ de Menton 9 h. 39 matin ; Nice, 10 h. 35 matin ; Cannes, 11 h. 16 matin ; Marseille, 2 h. 39 soir ; départ de Lyon à 7 h. 28 soir. Arrivée à Francfort les lendemains, à 8 h. 50 matin ; à Berlin, à 5 h. 40 soir ; à Hambourg, à 6 h. 49 soir et à Amsterdam à 4 h. 22 soir.

Journal des débats 3 décembre 1900 (Gallica-bnf)

Le Figaro 17 décembre 1900 (Gallica-bnf)

L'hiver suivant, les journaux indiquent quelques modifications. Grâce à la création envisagée du « Lloyd-Express » circulant depuis Berlin, Hamburg, Brême et Amsterdam vers Gênes en transitant par le Gothard, on a

décidé de combiner les acheminements de ces voitures avec ceux du « Riviera-Express ». La mise en marche du « Lloyd-Express » est en définitive annulée et reportée en 1908.

COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

« Riviera-Express »

Un nouveau train de luxe organisé par la Compagnie internationale des wagons-lits, le « Riviera-Express », facilitera aux habitants des régions du nord de l'Europe, leurs déplacements vers le midi de la France et le littoral de la Méditerranée.

Le « Riviera-Express » quitte tous les lundis, mercredis et samedis, Berlin à 3 h. 40 du soir, Hambourg à 1 h. 52 du soir, et Amsterdam à 2 h. 37 du soir ; ces trois trains réunis en un seul, partent de Francfort les lendemains vers Lyon et le littoral de la Méditerranée, en empruntant la voie de Strasbourg et de Belfort. Arrivée à Lyon à 11 h. 33 m., à Marseille à 4 h. 11 s., à Cannes à 7 h. 36, à Nice à 8 h. 03 s., et à Menton à 9 h. 01 s.

Au retour, le « Riviera-Express » quitte la Côte-d'Azur, tous les lundis, mercredis et samedis ; départ de Menton à 9 h. 39 m., Nice 10 h. 35 m., Cannes 11 h. 16 m., Marseille 2 h. 39 s. ; départ de Lyon à 7 h. 28 s. Arrivée à Francfort, les lendemains à 8 h. 50 m., à Berlin à 5 h. 40 s., à Hambourg à 6 h. 49 s., et à Amsterdam à 4 h. 22 soir.

LOYD-EXPRESS et RIVIERA-EXPRESS. — En établissant l'horaire du Lloyd-Express qui doit circuler, l'hiver prochain, directement entre Brême-Hambourg-Berlin-Amsterdam, d'une part, et Gênes, de l'autre, on a décidé de combiner ce train avec le Riviera-Express qui fait depuis l'année dernière, en hiver, le service entre Berlin et Monte-Carlo, par Lyon et Marseille. Au Lloyd-Express, qui partira le matin de Hambourg-Brême, sera ajouté une section de voitures qui formera le soir, à Mulhouse, le Riviera-Express, vers Lyon et Marseille. La correspondance du Lloyd-Express, venant de Berlin, se composera également de deux sections dont l'une ira par Mayence et sera reliée à Mulhouse au Riviera-Express, tandis que l'autre sera dirigée par Francfort, Heidelberg et Karlsruhe, sur Bâle, pour être jointe, à cette station, avec le Lloyd-Express venant de Hambourg-Brême, par Cologne-Mayence-Mulhouse, et continuer sa route par le St-Gothard.

De cette façon, les voyageurs du Lloyd-Express auront la faculté d'aller en Italie, par le St-Gothard ou, dans le Midi de la France, par Lyon. Au retour, la combinaison sera la même.

A compter du 1^{er} janvier et jusqu'au 29 avril 1902, on assiste à un premier changement dans ces prestations. A compter de cette date, il devient quotidien entre Francfort-sur-le-Main et Vintimille ; sa composition intègre les mercredis et les samedis une tranche berlinoise comportant un ou deux fourgons, une voiture-restaurant et une ou deux voitures-lits. Les dimanches, mardis et vendredis, la course pour Vintimille ayant son origine à Francfort-sur-le-Main est donc seule maintenue.

Enfin, les lundis et jeudis, la branche d'Amsterdam reste encore proposée ; plus réduite, elle ne comprend le plus souvent qu'un fourgon, une voiture-restaurant et au minimum une voiture-lits. Toutefois, une voiture-salon est ajoutée sur le parcours d'Amsterdam à La Haye. Ce processus d'alternance simplifie les manœuvres de retrait ou d'adjonction dans la gare en impasse de Francfort-sur-le-Main. Durant les deux services d'hiver suivants, le « Riviera-Express » ne reste proposé qu'entre les mois de janvier et d'avril. Une voiture-salon de la CIWL est ajoutée sur le parcours de jour entre Bourg-en-Bresse et Vintimille.

[illegible]

Page 29

Le 1^{er} décembre 1904, la relation au départ de Francfort-sur-le-Main est rétablie les lundis, jeudis et samedis. Ensuite pendant les quatre premiers mois de l'année 1905, la périodicité de la tranche de Berlin vers Vintimille est portée à quatre jours par semaine (lundis, mercredis, vendredis et dimanches), alors que celle de Francfort-sur-le-Main n'est plus mise en route que les jeudis. La voiture-restaurant est alors seulement en service depuis Lyon-Brotteaux jusqu'à Marseille (le convoi ne passant pas par la gare de Lyon-Perrache afin d'éviter un rebroussement supplémentaire).

On 1 December 1904, the connection from Frankfurt am Main was re-established on Mondays, Thursdays and Saturdays. Then, during the first four months of 1905, the frequency of the Berlin to Ventimiglia section was increased to four days a week (Mondays, Wednesdays, Fridays and Sundays), while the Frankfurt am Main section only operated on Thursdays. The dining car was then only in service from Lyon-Brotteaux to Marseille (the convoy did not pass through Lyon-Perrache station in order to avoid an additional turnaround).

Au 31 décembre 1905, la branche de Berlin vers la Côte d'Azur est rendue quotidienne ; les jours de circulation de la tranche d'Amsterdam restant inchangés (mardis et samedis), la composition du train au départ de Francfort-sur-le-Main devient donc assez importante pour un convoi de luxe.

On December 31, 1905, the Berlin branch to the Côte d'Azur became daily; the days of operation of the Amsterdam section remaining unchanged (Tuesdays and Saturdays), the composition of the train departing from Frankfurt am Main therefore became quite large for a luxury convoy.

Ce schéma d'acheminement donnant satisfaction reste en vigueur jusqu'à la fin de l'hiver 1910-1911. Toutefois, l'itinéraire des voitures en provenance et à destination des Pays-Bas a été modifié en Allemagne ; le train passe depuis janvier 1907 par Mayence et non plus par Wiesbaden. Les voyageurs montant à Lyon disposent d'une très bonne relation d'après-midi et de soirée vers la Côte d'Azur.

This satisfactory routing scheme remained in force until the end of the winter of 1910-1911. However, the route of the cars coming from and going to the Netherlands had been changed in Germany; since January 1907 the train had been passing through Mainz and no longer through Wiesbaden. Passengers boarding at Lyon had a very good afternoon and evening connection to the Côte d'Azur.

A l'hiver 1907-1908, le parc affecté au train comprend vingt et une voitures-lits, cinq voitures-restaurant pour les circulations en Allemagne et trois autres pour celles effectuées en France, une voiture-salon pour l'Allemagne et trois autres pour la France et vingt et un fourgons dont un modèle avec compartiment pour la Poste impériale allemande.

In the winter of 1907-1908, the fleet allocated to the train included twenty-one sleeping cars, five dining cars for services in Germany and three others for those in France, one lounge car for Germany and three others for France, and twenty-one vans, including a model with a compartment for the German Imperial Post Office.

A l'hiver suivant 1908-1909, la CIWL y affecte toujours un ensemble de vingt et une voitures-lits n° 707, 708, 747, 748, 751, 752, 779, 782, 786 à 788 et 821 à 830, huit voitures-restaurant n° 1603, 1608 à 1610,

1703 à 1705 et 1737, six voitures-salon n° 1546 et 1549 à 1553 et douze fourgons n° 1073 à 1077, 1164, 1166 à 1168, 1173, 1174 et 1203. Des véhicules de réserve sont stationnés à Berlin, Francfort-sur-le-Main et Vintimille.

In the following winter of 1908-1909, the CIWL still allocated a set of twenty-one sleeping cars Nos. 707, 708, 747, 748, 751, 752, 779, 782, 786 to 788 and 821 to 830, eight dining cars Nos. 1603, 1608 to 1610, 1703 to 1705 and 1737, six lounge cars Nos. 1546 and 1549 to 1553 and twelve vans Nos. 1073 to 1077, 1164, 1166 to 1168, 1173, 1174 and 1203. Reserve vehicles were stationed in Berlin, Frankfurt am Main and Ventimiglia.

RIVIERA-EXPRESS		
TRAIN DE LUXE ENTRE		
la HOLLANDE, l'ALLEMAGNE et le LITTORAL		
via BELFORT-LYON		
Vagons-Lits et Restaurant sur tout le parcours.		
Vagon-Salon entre Lyon-Brotteaux et Vintimille et vice versa.		
soir		soir
1 56	dép. Amsterdam (W.P. arr.)	7 13
1 25	dép. La Haye (S. S.) arr.	7 43
7 2	dép. Cologne..... arr.	8 9
11 1	arr. Francfort-s-Mein. dép.	11 20
3 10	dép. Berlin (Anhalt)..... arr.	6 58
5 16	Halle.....	4 54
6 22	Erfurt.....	3 18
8 25	Behra.....	1 47
10 2	Elm.....	11 22
11 2	dép. Offenbach..... arr.	11 9
11 18	arr. Francfort-s-Mein. dép.	10 57
11 10	dép. Francfort-s-M. arr.	10 40
11 22	Worms.....	9 35
1 8	Ludwigshafen.....	9 12
3 20	Strasbourg.....	6 50
4 11	Colmar.....	5 25
4 27	dép. Mulhouse..... arr.	4 52
5 28	arr. (Hr de l'Eur. cl.) dép.	4 28
4 27	dép. Montreux-Vieux.....	3 42
5 5	dép. (Heure de Paris) arr.	3 10
5 27	Petit-Croix.....	2 58
5 38	dép. Belfort.....	2 25
6 54	arr. Montbéliard.....	1 25
7 50	Besançon-Viotte.....	11 22
8 54	Mouchard.....	10 47
10 5	Lons-le-Saunier.....	9 17
11 16	Bourg.....	7 25
1 1	Lyon-Brotteaux.....	5 34
2 34	Valence.....	4 58
3 9	Avignon.....	3 53
4 16	Arles.....	2 53
5 23	Marseille.....	1 5
6 28	Toulon (Hyères).....	11 34
7 27	St-Raphael.....	11 57
8 1	Cannes.....	11 38
8 25	Nice.....	11 25
8 28	Beaulieu.....	11 22
8 42	Cap d'Ail-La Turb.....	11 47
8 47	Monaco.....	11 1
9 1	Monte-Carlo.....	10 51
9 10	Menton.....	10 30
9 28	Menton-Garavan.....	
9 28	arr. Vintimille.....	

1910-1911

Dans la tranche de Berlin, une voiture-restaurant demeure en fonctionnement jusqu'à Ludwigshafen. A partir de 1909, son parcours est étendu jusqu'à Strasbourg. Les services des petits-déjeuners, des déjeuners de midi et des dîners du soir sont servis ensuite dans une seconde voiture-restaurant accrochée lors de l'arrêt en gare de Besançon-Viotte. A titre d'essai, une voiture-salon est proposée en janvier 1911 à la clientèle entre Berlin et Strasbourg ; ce test non concluant en termes de fréquentation n'est pas prolongé après le mois d'avril.

In the Berlin section, a dining car continued to operate as far as Ludwigshafen. From 1909, its route was extended to Strasbourg. Breakfast, lunch, and dinner services were then served in a second dining car attached to the station at Besançon-Viotte. As a trial, a lounge car was offered to customers between Berlin and Strasbourg in January 1911; this test, which was inconclusive in terms of attendance, was not extended beyond April.

On ne rencontre pas seulement des voyageurs dans les trains de luxe. Ainsi, les fourgons adjoints au « Riviera-Express » transportent souvent des fleurs coupées dans les zones

horticoles méditerranéennes en direction du nord, afin que l'on ne manque pas de décors floraux et de bouquets sur les tables nobles et bourgeoises allemandes, même au cœur du plus rigoureux des hivers. Par le biais de correspondances immédiates, ces expéditions en provenance des rivages azurés irriguaient également des villes non desservies par ces trains ; dans les tarifs de 1904, on note que les villes de Sarlouis, Sarrebruck, Trêves et de Cologne pouvaient aussi être atteintes. La clientèle de ces services appartenait comme on peut s'en douter essentiellement à l'aristocratie et à la bourgeoisie ; les grands hôtels et les restaurants les plus fameux étaient aussi concernés.

It wasn't just passengers who were encountered on luxury trains. For example, the vans attached to the "Riviera Express" often transported cut flowers northward from the Mediterranean horticultural areas, ensuring that the tables of the German nobility and bourgeoisie would not be short of floral decorations

and bouquets, even in the depths of the harshest winter. These shipments from the Riviera shores also reached cities not served by these trains via direct connections; the 1904 fares note that the cities of Saarlouis, Saarbrücken, Trier, and Cologne could also be reached. The clientele of these services, as one might expect, was primarily the aristocracy and the bourgeoisie; the grand hotels and the most famous restaurants were also served.

Si le « Riviera-Express » circule dans cette configuration jusqu'au 30 avril 1911, un changement important se produit à partir du mois de décembre 1911. A cette date, le convoi est désormais fusionné lors de la traversée de l'Alsace avec la rame du « Lloyd-Express », ce dernier établissant quant à lui une liaison entre Hamburg-Altona et Gênes. Cette circulation est lancée quotidiennement depuis 1908. Le « Lloyd-et-Riviera-Express » est ainsi proposé de façon journalière du début janvier jusqu'au 30 avril 1912. La rame vers la Côte d'Azur reçoit une voiture-lits supplémentaire entre Hamburg et Vintimille. Toutefois, la voiture-salon raccordée depuis une année sur la section de la Haye à Francfort-sur-le-Main est remplacée par une autre voiture-lits La Haye - Gênes, remise ensuite après la gare de Mulhouse sur le « Lloyd-Express ». L'autre voiture-salon accrochée après l'escale à Bourg-en-Bresse est elle aussi remplacée par une voiture-lits établissant un parcours direct de Berlin à Gênes.

Although the "Riviera-Express" operated in this configuration until April 30, 1911, a significant change occurred from December 1911. At that date, the convoy was now merged during the crossing of Alsace with the "Lloyd-Express" train, the latter establishing a connection between Hamburg-Altona and Genoa. This service had been running daily since 1908. The "Lloyd-et-Riviera-Express" was thus offered daily from the beginning of January until April 30, 1912. The train to the Côte d'Azur received an additional sleeping car between Hamburg and Ventimiglia. However, the lounge car connected for a year on the section from The Hague to Frankfurt am Main was replaced by another sleeping car The Hague - Genoa, then returned after Mulhouse station to the "Lloyd-Express". The other lounge car connected after the stopover in Bourg-en-Bresse is also replaced by a sleeping car establishing a direct route from Berlin to Genoa.

Le « Lloyd-Express »

Ce grand express européen était en fait un train paquebot reliant entre eux les ports de Hamburg et de Gênes pour le compte de la compagnie maritime Norddeutscher Lloyd de Brême. Inaugurée le 14 octobre 1908, la mise en route de ce convoi résulte d'une longue série d'interventions.

This great European express was actually a passenger train connecting the ports of Hamburg and Genoa on behalf of the Norddeutschen Lloyd shipping company of Bremen. Inaugurated on October 14, 1908, the launch of this convoy was the result of a long series of interventions.

La première remonte à la Conférence Européenne des Horaires (CEH) s'étant tenue du 10 au 12 juin 1891 à Budapest. La Compagnie Norddeutscher Lloyd y fait une requête relative à la création d'un train de luxe reliant entre elles les installations maritimes de Hamburg et de Gênes. La CIWL y oppose alors un refus poli en argumentant que les recettes attendues par une telle liaison seraient sans doute inférieures aux investissements à entreprendre.

The first dates back to the European Timetable Conference (CEH) held from 10 to 12 June 1891 in Budapest. The Norddeutscher Lloyd Company made a request for the creation of a luxury train linking

the maritime installations of Hamburg and Genoa. The CIWL then politely refused, arguing that the revenue expected from such a connection would undoubtedly be less than the investments to be made.

Les négociations ne reprennent que pendant l'année 1900 avec une nouvelle demande de circulation d'un convoi de luxe entre les deux ports à partir du 12 mai 1902. Des divergences entre le gouvernement italien et les compagnies ferroviaires de ce pays empêchent la concrétisation de cette idée. En conséquence, les Chemins de fer de Prusse Hesse remettent ce projet à des jours meilleurs. Toutefois, lors de la CEH de Brême en 1906, le sujet est ressorti des cartons avec cette fois des avis favorables.

Negotiations did not resume until 1900, with a new request for a luxury train to run between the two ports starting on 12 May 1902. Differences between the Italian government and the Italian railway companies prevented this idea from coming to fruition. As a result, the Prussian Hesse Railways postponed this project until better times. However, at the CEH in Bremen in 1906, the subject was resurrected, this time with favourable opinions.

LLOYD-EXPRESS			
TRAIN DE LUXE QUOTIDIEN			
entre			
ALTONA, HAMBURG, COLOGNE, STRASBOURG, BALE, LUCERNE MILAN et GÈNES.			
Heures	Altona	Hambourg	Brême
6 55	dép.	arr.	dép.
7 3	arr.	dép.	arr.
7 11	dép.	arr.	dép.
8 41	arr.	dép.	arr.
8 48	dép.	arr.	dép.
10 28	arr.	dép.	arr.
10 32	dép.	arr.	dép.
11 12	arr.	dép.	arr.
11 14	dép.	arr.	dép.
11 37	arr.	dép.	arr.
1 2	dép.	arr.	dép.
1 3	arr.	dép.	arr.
1 23	dép.	arr.	dép.
1 26	arr.	dép.	arr.
2 5	dép.	arr.	dép.
2 13	arr.	dép.	arr.
2 44	dép.	arr.	dép.
2 45	arr.	dép.	arr.
3 38	dép.	arr.	dép.
3 42	arr.	dép.	arr.
5 9	dép.	arr.	dép.
5 14	arr.	dép.	arr.
5 28	dép.	arr.	dép.
5 31	arr.	dép.	arr.
6 12	dép.	arr.	dép.
6 13	arr.	dép.	arr.
6 21	dép.	arr.	dép.
6 23	arr.	dép.	arr.
8 15	dép.	arr.	dép.
8 21	arr.	dép.	arr.
9 2	dép.	arr.	dép.
9 2	arr.	dép.	arr.
9 50	dép.	arr.	dép.
9 51	arr.	dép.	arr.
10 10	dép.	arr.	dép.
10 20	arr.	dép.	arr.
11 12	dép.	arr.	dép.
11 12	arr.	dép.	arr.
11 15	dép.	arr.	dép.
11 15	arr.	dép.	arr.
11 20	dép.	arr.	dép.
11 20	arr.	dép.	arr.
4 23	dép.	arr.	dép.
4 20	arr.	dép.	arr.
5 15	dép.	arr.	dép.
5 12	arr.	dép.	arr.
5 50	dép.	arr.	dép.
6 5	arr.	dép.	arr.
6 11	dép.	arr.	dép.
6 15	arr.	dép.	arr.
7 10	dép.	arr.	dép.
7 30	arr.	dép.	arr.
10 40	dép.	arr.	dép.
10 40	arr.	dép.	arr.
10 40	dép.	arr.	dép.
10 40	arr.	dép.	arr.

Été 1909

La Compagnie Norddeutscher Lloyd garantit sur ses fonds propres les recettes pour la CIWL. L'accord stipule que le convoi doit prendre le nom de « Lloyd-Express » et qu'il relie comme convenu Hamburg à Gênes à compter du 1^{er} mai 1908. Son itinéraire transite par les villes de Brême, Cologne, Mayence, Bâle et la ligne du Saint-Gothard.

The Norddeutscher Lloyd Company guaranteed the revenue for the CIWL with its own funds. The agreement stipulated that the train was to be called the "Lloyd-Express" and that it would connect Hamburg to Genoa as agreed from 1 May 1908. Its route would pass through the cities of Bremen, Cologne, Mainz, Basel and the Gotthard line.

La Compagnie suisse du Saint-Gothard en passe d'être nationalisée (CFF à partir du 1^{er} mai 1909) a cette fois donné son accord, non sans avoir émis des réserves ; elles concernent notamment l'itinéraire devant être emprunté qui évite Karlsruhe, Offenburg et Freiburg im Breisgau, suite à l'emprunt de la ligne de la plaine d'Alsace via Strasbourg et Mulhouse. Pourtant les deux tracés concurrents avaient été soigneusement étudiés ; la Direction des chemins de fer badois a ainsi mis en avant sa ligne principale Mannheim - Bâle (gare badoise). La CIWL soutenue par la compagnie de navigation pense que le cheminement prévu via la rive gauche et l'utilisation des chemins de fer du Palatinat avec

l'emprunt du tronçon via Bingerbrück est la meilleure des deux ainsi que la plus rapide. De leur côté, les Chemins de fer de Prusse - Hesse ont opté pour le tracé par Wiesbaden, Mayence, Worms, Ludwigshafen et Strasbourg.

The Swiss Gotthard Company, which was about to be nationalized (SBB from 1 May 1909), gave its agreement this time, but not without having expressed reservations; these concerns in particular the route to be taken, which avoids Karlsruhe, Offenburg and Freiburg im Breisgau, following the use of the Alsace plain line via Strasbourg and Mulhouse. However, the two competing routes had been carefully studied; the Baden Railway Directorate thus put forward its main line Mannheim - Basel (Baden station). The CIWL, supported by the shipping company, believed that the planned route via the left bank and the use of the Palatinate railways with the use of the section via Bingerbrück was the best of the two and also the fastest. For their part, the Prussian-Hessian Railways opted for the route via Wiesbaden, Mainz, Worms, Ludwigshafen and Strasbourg.

Lors de la CEH d'Heidelberg s'étant tenue à l'hiver 1907, la Direction de Karlsruhe recommande à nouveau aux Chemins de fer prussiens le passage via la rive droite et les voies ferrées du pays de Bade.

At the Heidelberg Conference in the winter of 1907, the Karlsruhe management again recommended the Prussian Railways to use the right bank and the Baden railways.

Tous ces conflits d'intérêts retardent le lancement du train de luxe qui ne peut donc être effectif pour les horaires d'été débutant le 12 mai 1908. Pas moins de cinq années de demandes incessantes avaient été nécessaires pour rassembler la rame du Berlin - Bâle avec celle du « Lloyd-Express ». Le 10 juin 1908, lors de la CEH siégeant de nouveau à Heidelberg, la Direction badoise admet son échec tout en présentant encore aux autres délégués trois variantes de transit pour les futures années. Les textes proposent ainsi les possibilités suivantes :

- un passage unique par Mayence, Mannheim, Karlsruhe, Roeschwoog et Strasbourg,
- la séparation en deux rames, l'une passant par Ludwigshafen et Strasbourg, l'autre circulant via Freiburg,
- enfin, un tracé par Mayence, Lampertheim, Mannheim et Ludwigshafen.

All these conflicts of interest delayed the launch of the luxury train, which could therefore not be implemented for the summer timetable beginning on May 12, 1908. No less than five years of incessant requests had been required to combine the Berlin-Basel train with that of the Lloyd Express. On June 10, 1908, at the CEH meeting again in Heidelberg, the Baden-Baden management admitted its failure while still presenting three transit options for future years to the other delegates. The texts proposed the following possibilities:

- *a single service via Mainz, Mannheim, Karlsruhe, Röschwörth, and Strasbourg,*
- *a split into two trains, one via Ludwigshafen and Strasbourg, the other running via Freiburg,*
- *finally, a route via Mainz, Lampertheim, Mannheim, and Ludwigshafen.*

De telles propositions pour un « Lloyd-Express » ainsi modifié n'étaient concevables qu'avec l'assentiment de toutes les parties concernées. La Direction des chemins de fer du Palatinat refuse d'être mise à l'écart et l'on maintient la date initialement envisagée dans le traité entraînant la

confirmation de l'itinéraire via Brême, Munster, Essen, Düsseldorf, Cologne, Bonn, Coblenze, Wiesbaden, Mayence, Lauterbourg et Strasbourg. Comme pour le « Riviera-Express », les voies ferrées du pays de Bade avaient été une nouvelle fois mises de côté. En guise de compensation, la compagnie badoise obtient cependant un express direct entre Berlin et Bâle, prolongé vers l'Italie, puis trois années plus tard le « Gotthard-Express » expérimenté au début pour une période probatoire de sept mois.

Such proposals for a modified "Lloyd Express" were only conceivable with the consent of all parties involved. The Palatinate Railway Authority refused to be sidelined, and the date originally envisaged in the treaty was maintained, resulting in the confirmation of the route via Bremen, Münster, Essen, Düsseldorf, Cologne, Bonn, Koblenz, Wiesbaden, Mainz, Lauterbourg, and Strasbourg. As with the "Riviera Express," the Baden railways had once again been sidelined. As compensation, however, the Baden company obtained a direct express between Berlin and Basel, extended to Italy, and then three years later the "Gotthard Express," initially tested for a seven-month trial period.

Pour le premier voyage inaugural du « Lloyd-Express » intervenant après toutes ces péripéties le 14 octobre 1908, des fêtes sont organisées tant en gare de Hamburg-Altona qu'à l'arrivée à Gênes les jours suivants. Elles se poursuivent ensuite à bord des deux paquebots de la Compagnie Norddeutschen Lloyd, la « Reine Louise » et le Prince « Eitel Friedrich ». Entre ses deux terminus, le convoi circule tous les jours à longueur d'année.

For the first inaugural voyage of the "Lloyd-Express" on 14 October 1908, after all these adventures, celebrations were organised both at Hamburg-Altona station and upon arrival in Genoa in the following days. They then continued on board the two liners of the Norddeutschen Lloyd Company, the "Reine Louise" and the Prince "Eitel Friedrich". Between its two termini, the convoy ran every day throughout the year.

Sa fonction principale consiste à donner une correspondance maritime à Gênes sur la liaison vers Port-Saïd via Naples. Quatre jeux de matériel CIWL spécialement construits pour l'occasion sont nécessaires pour la formation de ce convoi. La rame est habituellement composée avec deux fourgons, une voiture-restaurant et deux voitures-lits. La réserve dédiée au train compte quatre voitures-lits, deux voitures-restaurant et trois fourgons. Dans les états de la CIWL datant de 1908, on relève un parc affecté au convoi comprenant huit voitures-lits WL n° 1791 à 1798, quatre voitures-restaurant avec salon WRS n° 1791 à 1794 et huit fourgons F n° 1188 à 1195 ; les matériels en réserve palliant les défauts des précédents s'élèvent à quatre voitures-lits n° 1715, 1716, 1821 et 1822, à deux voitures-restaurant WR n° 571 et 1944 et enfin à trois fourgons F n° 1196, 1201 et 1202.

Its main function is to provide a maritime connection to Genoa on the route to Port Said via Naples. Four sets of specially built CIWL equipment are required for the formation of this convoy. The train is usually composed of two vans, a dining car and two sleeping cars. The reserve dedicated to the train has four sleeping cars, two dining cars and three vans. In the CIWL records dating from 1908, there is a fleet allocated to the convoy comprising eight WL sleeping cars nos. 1791 to 1798, four WRS dining cars with lounge nos. 1791 to 1794 and eight F vans nos. 1188 to 1195; the reserve equipment to compensate for the defects of the previous ones amounts to four sleeping cars no. 1715, 1716, 1821 and 1822, two WR dining cars no. 571 and 1944 and finally three F vans no. 1196, 1201 and 1202.

Catastrophe de chemin de fer

VINGT ET UN MORTS, TRENTE-NEUF BLESSÉS
Mulheim-sur-le-Rhin, 30 mars.

Le Lloyd-Express a tamponné, à deux heures de l'après-midi, l'arrière d'un train militaire. Le choc a été terrible. Quatre wagons du train militaire ont particulièrement souffert.

Les renseignements officiels fournis ce soir portent le nombre des victimes de la catastrophe à vingt et un soldats tués et trente-neuf blessés, plus deux conducteurs du train militaire blessés et qui ont dû être amputés. Mais ils ne comprennent pas les personnes légèrement atteintes qui sont pansées au buffet de la gare de Mulheim ; on atteindrait ainsi, dit-on, le chiffre d'une centaine de victimes.

Des soldats du génie sont occupés à débayer la voie. Tous les officiers et sous-officiers du corps de santé de la garnison de Cologne-Deutz sont sur les lieux du sinistre qui présentent un aspect épouvantable.

Le ministre des chemins de fer, qui inspectait dans les environs une nouvelle section de voie ferrée et qui se trouvait à Cologne, s'est rendu à Mulheim.

Suivant un témoin oculaire, le Lloyd express, qui va de Hambourg à Gênes et se compose de deux wagons-lits et d'un wagon-restaurant, marchait à toute vitesse ; il rattrapa et tamponna le train militaire au tournant qui précède l'entrée dans la gare de Mulheim. Les mécaniciens serrèrent les freins si fort que tous les wagons du Lloyd express sursautèrent. Puis ils se jetèrent sur le talus et la collision se produisit. Le spectacle était déchirant. Deux wagons d'arrière étaient brisés entièrement et les soldats couraient affolés. D'autres avaient perdu la parole. Les blessés encombrèrent bientôt les deux hôpitaux de Mulheim.

Des quinze personnes qui se trouvaient dans le train de luxe, personne n'a été blessé, sauf le premier garçon du wagon-restaurant, qui a été atteint à la tête.

D'après une communication officielle, la catastrophe de chemin de fer est due à ce que le train de luxe a continué sa marche malgré les signaux indiquant à la gare de Mulheim que la voie n'était pas libre.

Le train de luxe a continué sa route sur Gênes à cinq heures de l'après-midi.

Journal des Débats 30 mars 1910 (Gallica-bnf)

Tous les matins, le train débutant son périple quitte la gare d'Altona en début de matinée pour atteindre après un parcours long de 1 527 km le port de Gênes le jour suivant vers 11 h 00. Au retour, le « Lloyd-Express » part de Gênes en tout début d'après-midi pour rallier Hamburg en milieu d'après-midi. Les horaires observés étaient alors les suivants :

Every morning, the train starting its journey leaves Altona station early in the morning and, after a 1,527 km journey, reaches the port of Genoa the following day at around 11:00 a.m. On the return journey, the "Lloyd-Express" leaves Genoa early in the afternoon and arrives in Hamburg in the middle of the afternoon. The timetables observed were then as follows:

- AG : Hamburg-Altona 6 h 55, Cologne 14 h 05 - 14 h 13, Strasbourg 20 h 15 - 20 h 20, Bâle 22 h 10 - 22 h 20, Milan 7 h 10 - 7 h 35, Gênes Piazza Principe 10 h 55,

- GA : Gênes Piazza Principe 13 h 00, Hamburg-Altona 16 h 26.

Chacune des voitures de la CIWL a reçu une plaque « Lloyd-Express » « Altona - Gênes » indiquant aussi l'itinéraire du train (Hamburg, Brême, Cologne, Wiesbaden, Bâle et le Gothard). A la place des voitures-restaurant traditionnelles, le convoi est doté d'un salon

restaurant. Le petit-déjeuner y est servi peu après le départ d'Altona. Ensuite après Essen, le repas de midi est proposé aux voyageurs. Le souper se fait dès 19 h 00 entre les gares de Ludwigshafen et Strasbourg. Le second petit-déjeuner débute au départ de Milan à 7 h 35. Les différentes prestations du retour s'effectuent au départ de Gênes (repas de midi), Lugano, (souper), Wiesbaden (petit-déjeuner) et Munster (repas de midi).

Each of the CIWL cars received a "Lloyd-Express" "Altona - Genoa" plate, which also indicated the train's route (Hamburg, Bremen, Cologne, Wiesbaden, Basel and the Gotthard). Instead of traditional dining cars, the convoy was equipped with a dining lounge. Breakfast was served there shortly after departure from Altona. After Essen, lunch was offered to passengers. Dinner was served from 7:00 p.m. between Ludwigshafen and Strasbourg stations. The second breakfast began at 7:35 a.m. upon departure from Milan. The various return services were provided from Genoa (lunch), Lugano (dinner), Wiesbaden (breakfast) and Münster (lunch).

Le « Lloyd-Express » conserve cette formule de circulation jusqu'au 30 avril 1911. Il en est de même pour le « Riviera-Express ». De son côté, le « Gothard-Express » est proposé dès le 1^{er} mai et jusqu'au 30 novembre. Le convoi réapparaît à nouveau le 1^{er} décembre 1911 pour devenir suite à son regroupement le « Lloyd et Riviera-Express ».

The Lloyd Express maintained this service until April 30, 1911. The same was true for the Riviera Express. The Gotthard Express was offered from May 1 to November 30. The convoy reappeared on December 1, 1911, becoming the Lloyd and Riviera Express after its merger.

Le « Lloyd et Riviera-Express »

Le traité déjà mentionné et signé en avril 1911 indique que les trains de luxe « Lloyd-Express » et « Riviera-Express » partant respectivement de Berlin, Amsterdam, La Haye et Altona (Hamburg) se réuniraient à Duisburg, puis à Ludwigshafen pour circuler ensuite de concert jusqu'à Mulhouse et poursuivre leurs routes respectives vers Bâle, Milan et Gênes d'une part et en direction de Belfort, Lyon, Marseille, Nice et Vintimille d'autre part. Ce convoi, le plus long de tous ceux de la CIWL, prend alors le nom de « Lloyd et Riviera-Express » pendant la période hivernale jusqu'au 30 avril 1912. Ses horaires sont calqués sur celui du défunt projet « Gothard-Express » ; au sud de Mulhouse, ils ont été adaptés dans un nouveau sillon. Au 1^{er} mars 1912, le convoi observe les horaires suivants :

The aforementioned treaty, signed in April 1911, stated that the luxury trains "Lloyd-Express" and "Riviera-Express" departing from Berlin, Amsterdam, The Hague and Altona (Hamburg) respectively, would meet in Duisburg and then in Ludwigshafen, then run together to Mulhouse and continue their respective routes to Basel, Milan and Genoa on the one hand, and Belfort, Lyon, Marseille, Nice and Ventimiglia on the other. This convoy, the longest of all those of the CIWL, then took the name "Lloyd and Riviera-Express" during the winter period until April 30, 1912. Its timetable was based on that of the defunct "Gothard-Express" project; south of Mulhouse, they were adapted to a new path. As of March 1, 1912, the convoy observed the following timetable:

*- La Haye 14 h 18, Amsterdam 15 h 10, Düsseldorf 19 h 45,
- Hamburg-Altona 6 h 55, Düsseldorf 19 h 40,
- Düsseldorf 19 h 56, Ludwigshafen 0 h 41,
- Berlin 15 h 05, Ludwigshafen 0 h 38 - 0 h 56, Strasbourg 2 h 52, Colmar 3 h 45, Mulhouse 4 h 25, Bâle 4 h 54 - 5 h 13, Chiasso 11 h 40 - 11 h 47, Milan Centrale 12 h 47 - 12 h 55, Gênes Piazza Principe 16 h 10.*

A la différence du traité, la fusion des diverses branches venant de Hamburg et d'Amsterdam s'effectue à Düsseldorf et non à Duisburg comme initialement envisagé. Après « l'éclatement » du train à Mulhouse, les deux rames reprennent leurs noms respectifs de « Lloyd-Express » et de « Riviera-Express ». Le premier train cité rassemble trois voitures-lits en provenance respectives d'Altona, La Haye et Berlin se rendant toutes à Gênes ; une voiture-restaurant est ajoutée sur le trajet entre Lucerne et Gênes. Le second train a lui aussi trois voitures-lits en provenance des mêmes villes ; il prend également lors du passage à Francfort-sur-le-Main une quatrième voiture-lits à destination de Vintimille. La voiture-restaurant est aussi adjointe à la rame comme antérieurement à Besançon-Viotte.

Unlike the treaty, the merger of the various branches from Hamburg and Amsterdam took place in Düsseldorf and not in Duisburg as initially envisaged. After the "breakup" of the train in Mulhouse, the

two trains resumed their respective names of "Lloyd-Express" and "Riviera-Express". The first train mentioned brought together three sleeping cars from Altona, The Hague and Berlin respectively, all going to Genoa; a dining car was added on the route between Lucerne and Genoa. The second train also had three sleeping cars from the same cities; it also took on a fourth sleeping car bound for Ventimiglia when passing through Frankfurt am Main. The dining car was also added to the train as previously at Besançon-Viotte.

Entre le 9 décembre 1912 et le 9 mars 1913, une voiture-lits Berlin - Coire est également acheminée par le convoi jusqu'à Bâle, pour être attelée à l'« Engadine-Express » ; il en advient de même l'année suivante. Avec cette adjonction, le convoi comporte entre Ludwigshafen et Mulhouse de huit à neuf voitures de la CIWL ; en comptabilisant les fourgons, la composition s'élève de dix à onze véhicules, ce qui en fait le plus long et le plus lourd grand express CIWL de son époque.

Between 9 December 1912 and 9 March 1913, a Berlin-Chur sleeping car was also transported by the train to Basel, to be coupled to the "Engadine-Express"; the same happened the following year. With this addition, the convoy between Ludwigshafen and Mulhouse comprised eight to nine CIWL cars; including the vans, the composition increased to ten to eleven vehicles, making it the longest and heaviest large CIWL express of its time.

Quand la locomotive du dépôt de Strasbourg fait son entrée en gare de Mulhouse avec au crochet quarante ou quarante-quatre essieux, la rame est rapidement manœuvrée. Le « Lloyd-Express » reçoit alors un second fourgon pour continuer vers Bâle sans changer de machine. L'autre tranche devant rebrousser est accouplée à une nouvelle locomotive tandis qu'un second fourgon est attelé en queue de rame. L'engin de traction du Réseau EL (Elsass-Lothringen ou Alsace-Lorraine) tracte le convoi jusqu'à la gare frontière de Petit-Croix ; à partir de cette frontière franco-allemande (1871-1918), le personnel allemand descend du train pour être remplacé par des agents français.

When the locomotive from the Strasbourg depot entered Mulhouse station with forty or forty-four axles on the hook, the train was quickly shunted. The "Lloyd-Express" then received a second van to continue to Basel without changing engines. The other section that had to turn back was coupled to a new locomotive while a second van was coupled to the end of the train. The traction engine of the EL Network (Elsass-Lothringen or Alsace-Lorraine) pulled the convoy to the Petit-Croix border station; from this Franco-German border (1871-1918), the German personnel left the train to be replaced by French agents.

Une locomotive de la Compagnie des chemins de fer de l'Est le reprend jusqu'au rebroussement de Belfort. Les contrôles des douanes se font en cours de route jusqu'à Besançon. Au retour, la locomotive de l'Est atteint jusqu'à Montreux-Vieux et les visites de douanes allemandes sont réalisées jusqu'à Mulhouse. Au départ de Belfort, un engin moteur du PLM est placé en tête.

En dehors des services de restauration déjà indiqués sur les parcours de Lucerne à Gênes et de Besançon à Vintimille, des repas sont aussi servis sur les branches nordiques jusqu'à Ludwigshafen. La présence de deux fourgons aux extrémités de la rame n'était pas obligatoire sur toutes les

ramifications ; toutefois, les règlements stipulaient leurs présences obligatoires lors de la séparation des deux rames à Mulhouse.

A locomotive from the Compagnie des chemins de fer de l'Est (Eastern Railway Company) took over until the Belfort turnaround. Customs checks were carried out en route to Besançon. On the return journey, the Eastern locomotive reached Montreux-Vieux, and German customs inspections were carried out as far as Mulhouse. Departing from Belfort, a PLM power unit was placed at the front.

In addition to the catering services already indicated on the routes from Lucerne to Genoa and from Besançon to Ventimiglia, meals were also served on the northern branches to Ludwigshafen. The presence of two vans at the ends of the train was not mandatory on all branches; however, regulations stipulated their mandatory presence when the two trains separated at Mulhouse.

Le 22 mai 1914, la CIWL et la Compagnie maritime Nord Deutsche Lloyd sont tombées d'accord pour supprimer la branche Altona - Ludwigshafen acheminant les deux voitures-lits vers Gênes et Vintimille. Des problèmes financiers étaient à l'origine de ce changement. Pourtant, la rame venant de Berlin reste d'une exploitation rentable. La CIWL demande donc que la compagnie maritime qui doit verser une garantie de recettes en soit dispensée à l'avenir. Elle renonce à cette clause y compris pour l'année 1913-1914. Les comptes sont donc réglés de part et d'autre. La fin des services « Lloyd-Express » devait intervenir au 31 décembre 1914 ; on ignorait à la date de signature du protocole (le 30 avril 1914) que la Première Guerre mondiale allait se déclarer à l'été suivant.

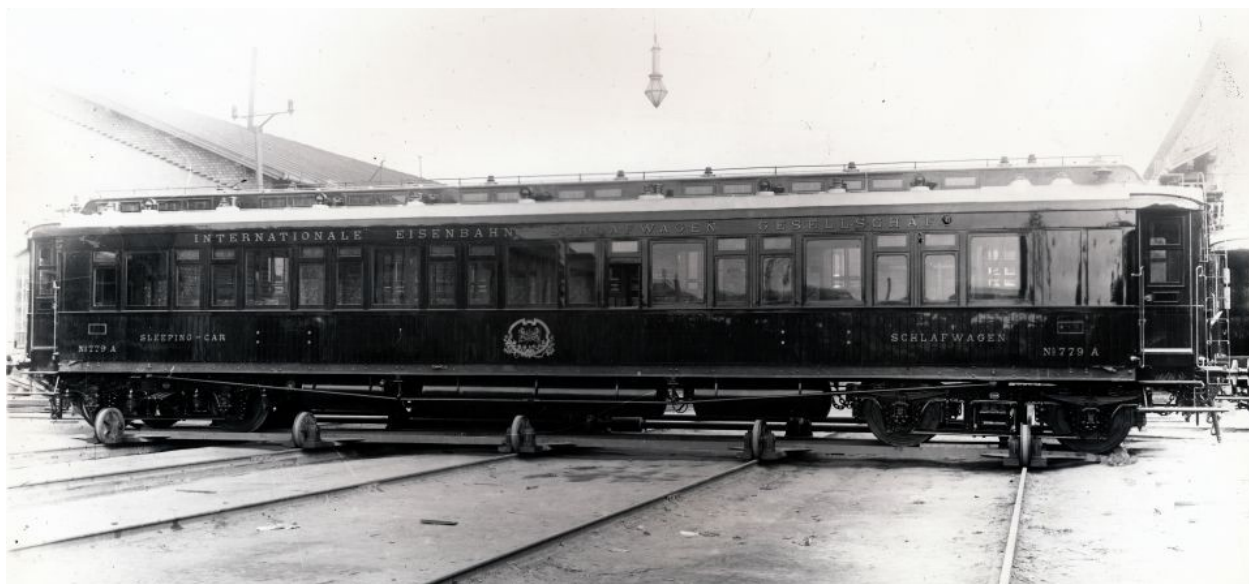
On 22 May 1914, the CIWL and the Nord Deutsche Lloyd shipping company agreed to cancel the Altona - Ludwigshafen branch carrying the two sleeping cars to Genoa and Ventimiglia. Financial problems were at the origin of this change. However, the train from Berlin remained profitable. The CIWL therefore requested that the shipping company, which had to pay a revenue guarantee, be exempted from this in the future. It waived this clause, including for the year 1913-1914. The accounts were thus settled on both sides. The end of the "Lloyd-Express" services was to take place on 31 December 1914; it was unknown at the date of signing the protocol (30 April 1914) that the First World War would break out the following summer.

Annexe sur les affections des matériels CIWL Annex of the CIWL carriages used

Hiver 1907-1908 : « Riviera-Express »,

- 2 WR n° 1639, 1641 (1905),
- 3 WR 6 essieux n° 1703 à 1705 (1906),
- 2 WL n° 654, 655 (1900),
- 7 WL n° 747, 752, **779 (see below)**, 782, 786 à 788 (1900),
- 9 WL n° 821, 822, 824 à 830 (1902),
- 3 WL n° 1755 à 1757 (1907-1908),
- 5 F n° 1073 à 1077 (1898),
- 4 F n° 1164, 1166 à 1168 (1906-1907),
- 2 F n° 1174, 1175 (1906-1907),
- 1 F n° 1199 (1907),
- 1 FP n° 1200 (1907),

- 1 WS n° 1551 (1899) La Haye - Francfort-sur-le-Main,
- 3 WR n° 1737 à 1739 (1907), parcours français,
- 3 WS n° 146, 1549, 1550 (1899) Lyon – Vintimille,



WL 779, Factory photograph, Ganz, 1900, Photo: Fortepan hu-170096

Hiver 1907-1908 : « Lloyd-Express »,

- 4 WRS n° 1799 à 1802,
- 2 WR n° 571 (1897), 1944 (1909),
- 8 WL n° 1791 à 1798,
- 4 WL n° 1715, 1716, 1821, 1822,
- 8 F n° 1188 à 1195,
- 3 F n° 1196, 1201, 1202,

Été 1909 : « Lloyd-Express »,

Cologne WL n° 1715, 1716, 1791 à 1798, 1821, 1822,
Cologne WR n° 1641, 1642, 1799 à 1802,
Cologne F n° 1188 à 1196, 1201, 1202,

Hiver 1913-1914 : « Lloyd et Riviera-Express » (du 1^{er} au 31 décembre Francfort - Vintimille et du 1^{er} janvier au 27 avril exploitation complète)

Paris

- WR n° 1735 à 1738, (1 WR réserve à Vintimille),

Berlin

- WL n° 821 à 830, 1712 à 1718, 1770 à 1780, 1794 à 1798, 1821, 1822, 1835 à 1837, 1868 à 1870, 2453 à 2457, (34 WL en service, 10 WL en réserve,
- Berlin - Francfort WR n° 2050, 2177, 2186,
- Altona - Ludwigshafen WR n° 1644, 1645, 1802,
- Utrecht - Duisburg WR n° 1701,
- Lucerne - Gênes WR n° 1799 à 1801,
- F n° 1118, 1119, 1167, 1168, 1188 à 1196, 1201 à 1203, 1212 à 1215 et fourgon loué au NS.

Once there was the Wagons Lits Society, then the NVR IRPS and today the Amis des Wagons Lits.

In November 1993 Dave Carson, Rob Heron with writer George Behrend as President formed their Wagons Lits Society and published their first 'Repas Bleu' printed magazine, this they continued up until their last edition N° 53 published in late 2008 - early 2009.

Much about the same time the Nene Valley Railway - NVR took on the task of publishing their own International Railway Preservation Society IRPS magazine.

Then a few years later they handed on the task when Chris Elliott and Brendan Martin formed the Amis des Wagons-Lits Association and published their first on-line Newsletter in February 2019.

The Nene Valley Railway however is still one of the very few UK Preservation Societies that has CIWL carriages that are in use.

The NVR team is now headed by Paul Roe who is Locomotive Department Manager. The NVR takes its name from the valley just to the west of Peterborough.

We have a few copies of the Wagons Lits Society Magazine's 'Repas Bleu' magazines that are on offer, see the attached list, they are free but anyone wanting one of them will have to pay the postage of about 10 euros. So if you would like one please contact Chris at chris.elliott@gmx.fr

Date	N°	Title
November 1993	1	Preliminary Issue
March 1994	2	The Night Ferry
June 1994	3	Le Train Bleu
September 1994	4	La Puerta Del Sol
December 1994	5	Sud Express
March 1995	6	Night Train To Cairo
June 1995	7	Treno Azzurro
September 1995	8	Il Settebello
December 1995	9	The Golden Arrow
March 1996	10	Fleche D'Or
June 1996	11	Arlberg Orient Express
September 1996	12	Cross-Channel Ferries
December 1996	13	Murder on the Orient Express
March 1997	14	Al Andalus Express
New Year 1999	21	L'Etoile du Nord
Spring 1999	22	Wagons-Lits/Cook
Summer 1999	23	The Bombay Express
Summer 2000	27	Algarve Night Trains
September 2001	32	Le Capitole

Letters from our correspondents :

Chris,

Thank you for the copy of newsletter 29. [...]

On the positive side I really enjoyed The Pullman Orient Express at JEP2025 by Xavier Guerra. It is really good to know so many CIWL cars remain in excellent condition. A really good read excellently illustrated

In August I visited the Rotonde Ferroviaire de la Vallée du Loir in Montval du Loir. I have no doubt you have seen it but it is a vast building in excellent condition (new roof) and appears underused. Details are available on the Internet but I found SCHLAFWAGEN 3434 to be in excellent condition, if a little dirty. A few photos attached. There are a few more if you want them.

Jim



The article about the Club Train in the last issue also elicited a response. Jim Greaves sent us an article about the founding of Mann's Railway Sleeping Carriage Company Ltd from the Railway Times 1873, which we reproduce here as a facsimile:

696

THE RAILWAY TIMES.

[JULY 5, 1873.]

MANN'S RAILWAY SLEEPING CARRIAGE COMPANY (LIMITED).

Incorporated under the Companies Acts 1862 and 1867, with limited liability.

CAPITAL £200,000,

In 19,700 Preferred Shares of £10 each, and 3,000 Deferred Shares of £1 each.

First Issue, 10,000 Preferred Shares and 3,000 Deferred Shares.

7,000 of these £10 per Cent. Preferred Shares are now offered to the Public at Par.

The Preferred Shares will be entitled to receive out of the net profits of the Company in each year, after providing for expenses of management and for the formation of a Reserve Fund, a Preferential Dividend for that year of £10 per cent., and are, upon being fully paid up, redeemable by Annual Drawings at £15 per Share, commencing in 1875.

The Deferred Shares will receive no Dividend whatever in any year until £10 per cent. for that year shall have been paid on the Preferred Shares, and the prescribed sum mentioned below shall have been appropriated in that year, commencing with the year ending June 30, 1875, to the redemption of the Preferred Shares. The sum to be so appropriated in each year (but subject to the payment of the Dividend for that year on the Preferred Shares) is £1,000 in the first year, £2,000 in the second, £3,000 in the third, and so on increasing by £1,000 in each year.

The Deferred Shares will receive all the surplus profits after meeting the various payments provided for above.

Installments to be paid as follows:—£1 per Share on Application; £4 per Share on Allotment; £2 10s. per Share on the 1st October, 1873. The balance as required not earlier than the 1st December, 1873.

DIRECTORS.

J. S. FORBES, Esq., 6, Westminster-chambers, Victoria-street, S.W., Vice-President of the Dutch-Rhenish Railway Company.
WILLIAM EVANS, Esq., 22, Cornwall-gardens, South Kensington, Vice-Chairman of the Dublin and Drogheda Railway Company.
RICHARD SHAW, Esq., M.P., 114, Queen's-gate, South Kensington.
Colonel WM. D'ALTON MANN, U.S.A., Engineer, 11, Old Broad-street, E.C.
Mr. GEORGES NAGELMACKERS, Liège, Belgium.

BANKERS.

Messrs. WILLIAMS, DEACON, and CO., 20, Birchin-lane, Cornhill, E.C.
Messrs. UPTON, JOHNSON, UPTON, and BUDD, 20, Austinfriars, Old Broad-street, E.C.
Messrs. J. and A. SCRIMGEOUR, 18, Old Broad-street, E.C.
SECRETARY (PRO TEM.)—CHARLES JOHN ADAMS, Esq.
Offices—40, Gracechurch-street, E.C.

PROSPECTUS.

This Company is formed for the purpose of constructing, maintaining, and running Sleeping Carriages on any and all railway lines in Europe with which contracts are or shall be made.

In furtherance of this object the agreement hereinafter mentioned has been made to purchase and acquire—

1st. All the Patents for Sleeping and Bondoir Carriages taken out and held by Colonel William D'Alton Mann throughout Europe, together with the carriages now being constructed and nearly completed for him.

2nd. The Patent in France for Sleeping Carriages taken out by Georges Nagelmackers, and all the material and rolling stock constructed and being constructed for Georges Nagelmackers and Co., of Liège.

3rd. The benefit of all the concessions and provisional Contracts obtained and negotiated for by both Colonel Mann and Messrs. Nagelmackers and Co., for the purpose of working Railway Sleeping Carriages, including the provisional Contracts mentioned in a schedule to the said agreement.

There are included in the purchase, Colonel Mann's Patents for Great Britain and Ireland, France, Spain, Belgium, Italy, Austria, and Russia, and the benefit of applications for Patents for Bavaria, Saxony, Norway, and Sweden.

The purchase-money for all the above property, patents, concessions, rolling stock, and contracts, is to consist of £30,000 in cash and 3,000 Preferred Shares of £10 each, and 3,000 Deferred Shares of £1 each.

The concessions acquired by this purchase comprise provisional contracts already duly entered into with the several railway lines constituting the following great through routes on the Continent:—

From Calais and Boulogne to Paris.
From Calais to Berlin, via Brussels.
From Paris to Cologne.
From Paris to Brussels.
From Ostend, via Brussels, to Berlin.
From Ostend to Cologne.
From Paris to Vienna, via Strasburg.

And negotiations are pending with the administrations of other leading lines of railway.

These concessions are provisional; at the end of the respective provisional periods, ulterior arrangements are to be made in manner indicated by the respective contracts.

A large number of additional sleeping carriages

tract, as above mentioned, and the number will be continually increased as the use of sleeping carriages in Europe becomes habitual, and night travelling increases accordingly, as experience in America during the last ten years shows it does to a wonderful extent.

The basis on which the business is conducted, and on which the existing contracts are made, is as follows:—

This Company will own and manage the sleeping carriages—placing a conductor in charge of each—and keep the inside in order, the Railway Company keeping the outside of the carriage and the wheels and axles in repair, furnishing oil, fuel, and lights. The Railway Companies haul the carriages, receiving the ordinary fares for each passenger; while the Sleeping Carriage Company receives a supplement or additional price from each passenger for use of the beds, linen, lavatories, &c.

The great luxury of sleeping carriages, which has been so long enjoyed in America, is demanded by the travelling public in Europe. Experience in America has proved that this can best be accomplished by a special organisation or Company, directing its energies and attention to this particular class of rolling stock, thus securing the highest type of comfort and luxury in the carriages, and a uniform and thoroughly disciplined service throughout. This is rendered almost absolutely essential when the carriages are to be employed on long through routes, running over the lines of several Railway Companies, where necessarily the greatest irregularities and inconveniences would occur if the through sleeping carriage service were undertaken by the several different lines, or by a joint combination of several managements, with often diverse and conflicting interests.

The system of sleeping carriages patented by Colonel Mann, and acquired by this Company, has been designed especially to meet the material conditions of Railways in Europe, and to suit the tastes of the European public. It has met with general favour from Engineers, Railway Managers, and the press.

The Directors would call attention to the Illustrations and Extracts from the leading article of the scientific journal, *Engineering*, of the 18th April, 1873, enclosed herewith.

The Agreement hereinbefore referred to for the purchase is dated the 3rd day of July, 1873, and is made between William D'Alton Mann of the first

the said William D'Alton Mann and Alfred Maddick of the third part, and Charles John Adams, as Trustee for and on behalf of this Company, of the fourth part.

Copies of the Memorandum and Articles of Association, and the above-mentioned Agreement, the documents relating to the various patents, and the original documents relating to the concessions from the Continental Railway administrations, can be inspected at the offices of the Solicitors of this Company.

Applications for the Preferred Shares should be sent to the Company's Bankers, Messrs. Williams, Deacon, and Co., 20, Birchin-lane, E.C.

The Deposit will be returned in full if no Allotment is made, and if an Allotment is made will be applied on account of the amount payable on the Shares allotted.

Prospectuses and Forms of Application for Shares may be obtained from the Bankers, the Brokers, and at the Offices of the Company.

MANN'S RAILWAY SLEEPING CARRIAGE COMPANY (Limited).

No. ———
FORM OF APPLICATION.
(To be retained by the Bankers.)

To the Directors of Mann's Railway Sleeping Carriage Company (Limited).

GENTLEMEN,—Having paid to your Bankers the sum of £ ———, being a deposit of £1 per Share, I request that you will allot me ——— Preferred Shares of £10 each in your Company, upon the terms of the Prospectus and Memorandum and Articles of Association; and I hereby agree to accept the said Shares, or any smaller number which you may allot me, and I agree to make the payments thereon at the times specified in the Prospectus, and to become a member of the Company; and I request you to place my name on the Register of Members in respect of the Shares which may be allotted to me.—I am, gentlemen, your obedient servant,

Name in full
Address in full
Date 1873

LONDON:—Printed and Published by ROBERT BIGGAR, at the Office of the "Railway Times and Joint-Stock Chronicle," 2, Exeter-street, Strand, in the Parish of St. Martin-in-the-Fields and City of Westminster.—

Source: Cornell University, digitized by Google.

I (Dirk) would like to refer to the conclusion of the Club Train article, in which Jean-Marc Dupuy states the following to cars being used in the boat trains: *“During their revisions, most of this equipment subsequently receives varnished teak frieze side walls.”*

At least for saloon cars 255 and 256, which were also used in boat trains such as the New York Express, I would question that: they undoubtedly have visible wooden panels, but I believe they are painted (maybe olive green) with gold-coloured lettering. I have a high-resolution scan of a glass plate negative, the motif of which was used at the time for a well-known CIWL postcard. If you make a section scan of it, you can see the painted lettering. But the wood underneath is not teak, which is only glazed; the gold paint (which was very colour-unstable at the time) would hardly have been visible on it:



Further research is needed on the external condition of these carriages after their time with the Club Train.

