

CONTENTS

Editorial – Dirk Frielingsdorf	Page 1
Adventsfahrt des Verein Pro Salonwagen RhB VPS by Beat Muggli	Page 2
Les voitures-restaurant « rouges » DEV U62-63 et 65 – by Jean-Marc Dupuy	Page 4
The CIWL carriages in the AJECTA collection with photos by Walter Rothschild	Page 35
Londres-Vichy-Pullman-Express - by Jean-Marc Dupuy	Page 39
Nord-Sud-Brenner-Express and Egypte-Express by Jean-Marc Dupuy	Page 44
Letters from our correspondents: Dr Walter Rothschild	Page 56
Announcement: Maldegem Steam Festival 2026 – by Kevin Hoggett	Page 59
Letters from our correspondents: Juan Delgado Luna sent us photos	Page 60
& interesting photos of Taurus Express presented by Dr Walter Rothschild and Paul Roberts	Page 64

Editorial – Dirk Frielingsdorf

The first newsletter of the new year is also the first newsletter without long-time editor Chris Elliott, whose wish to gradually step back from the newsletter I naturally respect. He will still be present to some extent, including in the next few issues, as some of the translations from French into English are still his work.

I hope we have once again put together a colourful mix of articles on our shared theme of ‘comfortable rail travel in general and the Compagnie Internationale des Wagons-Lits in particular’.

Due to the difficulties Chris Elliott had with this form of publication (mass mailing of the PDF was classified as ‘spam’ and his email access was blocked twice), the newsletter is now available for download via Patrick Tassignon's railway literature page:

https://www.tassignon.be/trains/documentation/documentation.php#Amis_CIWL

If anyone's email address has not yet been included in the distribution list, please contact us at the email address below. Unfortunately, Chris has lost a few contacts, which we are gradually reconstructing. I would like to recommend Patrick's pages to you all once again. He has linked a huge amount of periodicals on his website, where there is something for everyone to discover, even beyond CIWL:

<https://www.tassignon.be/trains/documentation/documentation.php#gsc.tab=0>

All news items are also marked with a flashing ‘New’ sign.

If you would like to send us articles, be added to the notification email distribution list or send us a question, please use the following email address:

[amis-des-wagons-lits \[at\] posteo.com](mailto:amis-des-wagons-lits[at]posteo.com)

I hope you enjoy our newsletter no. 31!

Adventsfahrt des Verein Pro Salonwagen RhB VPS

von Beat Muggli

RhB Ge 4/4 II 611 & 626 am 7.12.2025 bei Trin, Fotos Georg Trüb





RhB Ge 4/4 II 611 & 626 am 7.12.2025 bei Trin, Fotos Georg Trüb

Wie jedes Jahr fand am 7. Dezember auch heuer die traditionelle Adventsfahrt des Verein pro Salonwagen RhB VPS statt. Anstelle des am 14.11. durch einen Brand beschädigten As 1141 fuhr der rote A 1283 EW IV. Dieser ungewollte Farbtupfer war die Weihnachtskugel in der Garnitur, da die historischen Wagen der RhB voll versichert sind und der Selbstbehalt bei lediglich Fr. 10000.- liegt. Das Projekt Neupolsterung der RhB-Salonwagen wird nun mit dem As 1141 anstelle des As 1161 bereits im 1. Quartal 2026 umgesetzt werden, Stoffe und Teppiche sind in Frankreich bestellt.

As every year, the traditional Advent trip organised by the RhB VPS Salon Car Association took place on 7 December. Instead of the As 1141, which was damaged by fire on 14 November, the red A 1283 EW IV was used. This unexpected splash of colour was the Christmas bauble in the set, as the historic RhB carriages are fully insured and the excess is only CHF 10,000. The project to reupholster the RhB saloon carriages will now be implemented in the first quarter of 2026 with the As 1141 instead of the As 1161. Fabrics and carpets have been ordered from France.

Comme chaque année, le traditionnel voyage de l'Avent organisé par l'association Verein pro Salonwagen RhB VPS a eu lieu le 7 décembre. À la place de l'As 1141, endommagé par un incendie le 14 novembre, c'est l'A 1283 EW IV rouge qui a circulé. Cette touche de couleur involontaire a été la boule de Noël de la rame, car les voitures historiques de la RhB sont entièrement assurées et la franchise n'est que de 10 000 francs. Le projet de rembourrage des voitures-salons RhB sera désormais mis en œuvre dès le premier trimestre 2026 avec l'As 1141 à la place de l'As 1161. Les tissus et les tapis ont été commandés en France.

Les voitures-restaurant « rouges » DEV U62-63 et 65

by Jean-Marc Dupuy

Au début des années 1960, dans le but de moderniser son parc de voitures-restaurant, la SNCF décide de commander une série de véhicules modernes ayant un aspect identique aux voitures UIC dont les acquisitions débutaient à cette époque. Ces quarante-deux restaurants du modèle DEV possèdent les mêmes caractéristiques extérieures que les voitures UIC du type Y de la SNCF ; pour ce motif, certains les ont appelé « restaurant UIC » au début.

In the early 1960s, in an effort to modernize its fleet of dining cars, the SNCF decided to order a series of modern vehicles identical in appearance to the UIC coaches whose acquisition was beginning at that time. These forty-two DEV model dining cars shared the same exterior characteristics as the SNCF's UIC Y-type coaches; for this reason, some initially referred to them as "UIC dining cars."

Leurs aménagements intérieurs reprennent les diagrammes classiques ayant fait le succès de la formule sur la CIWL. Outre le montage d'une cuisine traditionnelle, la longueur hors tampons de 24,500 m autorise l'installation d'une vaste salle à manger offrant cinquante-deux places assises réparties en treize tables de quatre sièges. La grande originalité de cette nouvelle voiture réside dans l'emploi d'un groupe électrogène qui assure une complète autonomie au véhicule et qui facilite son incorporation dans les trains comportant différents modes de traction sur leur parcours ; les cuisinières à charbon des anciens modèles « bleus » avaient été dépassées par le progrès.

Their interior layouts follow the classic design that made the formula so successful on the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits). In addition to a traditional kitchen, the 24.500 m length (over buffers) allows for a spacious dining room with fifty-two seats arranged at thirteen tables of four. The great originality of this new carriage lies in the use of a generator, which ensures complete autonomy for the vehicle and facilitates its integration into trains with different traction modes along their route; the coal-fired stoves of the older "blue" models had become obsolete.

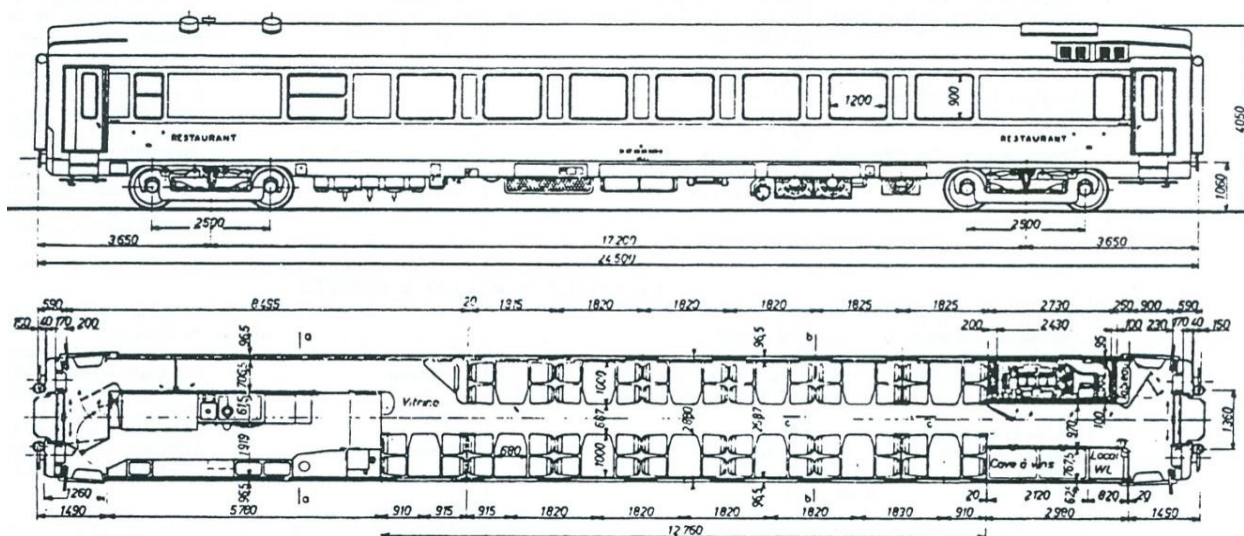


Diagramme Vru DEV



Paris-Montparnasse première livrée bleue non retenue



Vru DEV Paris-Conflans 1974 livrée bicolore 160

Une brève carrière écourtée - A brief, cut-short career

La première présentation de ce nouveau matériel est effectuée en gare de Paris-Montparnasse lors d'une exposition de matériel ferroviaire se déroulant en 1966. Combinant le bleu foncé et soulignée par des bandes gris clair, la livrée choisie pour la caisse n'engendre pas l'enthousiasme ni des dirigeants de la SNCF ni des visiteurs ; c'était pourtant une extrapolation de celle des anciennes voitures-restaurant de la CIWL, les filets jaunes et la prestigieuse raison sociale en moins.

Pour les voitures de série, elle est ainsi remplacée par une décoration jugée plus seyante et due au talent de Louis Arzens, styliste et designer bien connu. Cette livrée devient désormais rouge comme celle choisie pour le train le Capitole, avec toutefois deux lignes gris clair placées de part et d'autre des baies et des bandeaux verticaux gris moyen encadrant les baies.

The first presentation of this new rolling stock took place at Paris-Montparnasse station during a railway equipment exhibition in 1966. Combining dark blue and highlighted by light gray stripes, the livery chosen for the body failed to generate enthusiasm among either SNCF management or visitors; it was, however, an extrapolation of the livery of the former CIWL dining cars, minus the yellow stripes and the prestigious company name.

For the production carriages, it was thus replaced by a design deemed more attractive, created by the talented Louis Arzens, a well-known stylist and designer. This livery became red, like that chosen for the Capitole train, but with two light gray lines placed on either side of the windows and medium gray vertical bands framing them.

Leurs livraisons s'échelonnent entre les années 1966, pour le premier exemplaire, et 1968. A l'été 1967 alors que dix-sept exemplaires (Vru n° 001 à 015, 017 à 019) sont réceptionnés, la SNCF décide de leur entrée en service commercial.

Their deliveries were staggered between 1966, for the first example, and 1968. In the summer of 1967, when seventeen examples (Vru n° 001 to 015, 017 to 019) were received, the SNCF decided to put them into commercial service.

Avant le 28 mai 1967, les voitures-restaurant bleues entrant dans les meilleures compositions de trains vont progressivement s'effacer pour céder leurs fonctions aux nouvelles unités DEV. La Région Est reçoit ainsi sept Vru qu'elle affecte aux rapides n° 1-4 et 3-2 circulant entre Paris et Strasbourg. Ce roulement est complété par des rotations entre Paris et Mulhouse (rapides n° 57-50) ainsi que vers Bâle (rapides n° 51-56). La plus grosse dotation (9 Vru) est allouée à la Région du Sud-Ouest ; cette dernière les fait circuler dans le « Sud-Express » n° 5-6 entre Paris et Irun, dans les rapides n° 1-2 sur le même parcours, dans le « Drapeau » n° 7-8 entre Paris et Bordeaux.

Before May 28, 1967, the blue dining cars that were part of the best train formations were gradually phased out, their functions being replaced by the new DEV units. The Eastern Region thus received seven Vru units, which it assigned to express trains Nos. 1-4 and 3-2 running between Paris and Strasbourg. This schedule was supplemented by rotations between Paris and Mulhouse (express trains Nos. 57-50) and to Basel (express trains Nos. 51-56). The largest allocation (9 Vru units) was given to the South Western Region; this region operated them on the "Sud-Express" Nos. 5-6 between Paris and Irun, on express trains Nos. 1-2 on the same route, and on the "Drapeau" Nos. 7-8 between Paris and Bordeaux.

Livrées au début de l'année 1967 sur le Sud-Ouest, les trois Vru n° 51 87 88 90 017-4 à 019-0 ont reçu des aménagements spéciaux pour pouvoir être incorporés dans les nouveaux rapides n° 1009-1010 « Capitole » mis en circulation en mai 1967 sur la relation Paris-Austerlitz - Toulouse-Matabiau. Ces trains aptes pour la première fois à la vitesse commerciale de 200 km/h nécessitent le montage d'équipements de freinage électromagnétique par patin. La livrée extérieure diffère aussi de la série par l'adoption d'une large bande gris clair courant sous la ceinture des baies et la suppression des filets gris clair et gris moyen encadrant les baies. Afin que les voyageurs apprécient la vitesse du convoi, un indicateur gradué jusqu'à la valeur limite de 250 km/h est monté dans la salle de restauration. Les portes d'intercirculation sont à ouverture automatique grâce au montage de tapis contact dans le sol. La tare de ces trois unités

s'élève à 52 tonnes contre 48,500 tonnes pour les autres. Les deux Vru n° 51 87 88 70 002-8 et 51 87 88 70 016-8 gardant leur livrée constituent la réserve du « Capitole », mais leur emploi dans la rame limite cependant la vitesse du train à 160 km/h.

Delivered in early 1967 to the Southwest region, the three Vru units numbered 51 87 88 90 017-4 to 019-0 underwent special modifications to be incorporated into the new "Capitole" express trainsets numbered 1009-1010, which entered service in May 1967 on the Paris-Austerlitz - Toulouse-Matabiau line. These trains, capable for the first time of a commercial speed of 200 km/h, required the installation of electromagnetic braking equipment using brake pads. The exterior livery also differed from the standard series with the addition of a wide light gray band running below the window frames and the removal of the light gray and medium gray trim around the windows. To allow passengers to gauge the train's speed, a speedometer graduated up to the 250 km/h limit was installed in the dining car. The intercar doors opened automatically thanks to contact mats embedded in the floor. The tare weight of these three units is 52 tonnes compared to 48.500 tonnes for the others. The two Vru n° 51 87 88 70 002-8 and 51 87 88 70 016-8 retaining their livery constitute the reserve of the "Capitole", but their use in the train limits the speed of the train to 160 km/h.

De son côté, le Sud-Est n'a provisoirement que deux unités Vru qui circulent au départ de Lyon-Perrache vers Paris dans la rame de l'« Aquilon » n° 11-12.

Au service de l'hiver 1967-1968, le parc est renforcé et désormais, ce sont vingt-neuf Vru (n° 001 à 029) qui sont aux inventaires de la SNCF. Sur l'Est, on les remarque sur les rapides n° 225-222 entre Paris et Luxembourg. Une petite dotation de quatre véhicules est dirigée vers la Région Ouest pour être mise en roulement entre Paris et Brest (rapides n° 501-518, n° 517-502 ou 516) et sur Paris - Nantes (rapides n° 759-752). Le parc du Sud-Ouest passe à douze Vru et ces arrivées renforcent leurs prestations sur l'axe Paris - Bordeaux (rapides n° 11-10) et sur l'« Aunis » n° 17-20 vers La Rochelle via Poitiers. La rame du « Capitole » des vendredis n° 11009 ne circulant qu'entre Paris et Brive en est aussi pourvue. Enfin, le Sud-Est ayant désormais six Vru en gérance à Paris-Conflans remplace les WR bleues de la CIWL dans les rapides n° 15-10 Paris - Lyon et n° 25-26 Paris - Marseille.

For its part, the Southeast region temporarily had only two Vru units operating from Lyon-Perrache to Paris in the "Aquilon" trainset no. 11-12.

For the winter 1967-1968 service, the fleet was increased, and twenty-nine Vru units (nos. 001 to 029) were now in SNCF inventory. In the East, they could be seen on express trains nos. 225-222 between Paris and Luxembourg. A small allocation of four vehicles was sent to the Western Region to operate between Paris and Brest (express trains nos. 501-518, 517-502, or 516) and on the Paris-Nantes line (express trains nos. 759-752). The Southwest fleet is expanding to twelve Vru trains, and these additions enhance their services on the Paris-Bordeaux line (express trains nos. 11-10) and on the "Aunis" line nos. 17-20 towards La Rochelle via Poitiers. The "Capitole" train no. 11009, which operates only between Paris and Brive on Fridays, is also equipped with them. Finally, the Southeast fleet, now operating six Vru trains at Paris-Conflans, is replacing the CIWL's blue WR trains on express trains nos. 15-10 Paris-Lyon and nos. 25-26 Paris-Marseille.

A l'été 1968, les documents font état des présences en service commercial de quarante des quarante-deux unités (001 à 034, 036 à 041) ; elles assurent des prestations de restauration classique dans les relations suivantes :

In the summer of 1968, documents indicate that forty of the forty-two units (001 to 034, 036 to 041) were in commercial service; they provided standard catering services in the following areas:

Région Est 7 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Mulhouse n° 57, HLP, 51,
- Bâle - Paris n° 56,
- Paris - Luxembourg (sauf du 1^{er} juillet au 10 septembre) n° 225-222,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 517-502 ou 552,
- Paris - Nantes n° 759-752,

Région Sud-Ouest 15 Vru,

- « Sud-Express » Paris - Irun n° 5-6,
- Paris - Irun n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Bordeaux n° 11-10,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1010,
- Paris - Tarbes n° 3-4,
- Paris - La Rochelle n° 17-44 ou 96,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-11010,

Région Sud-Est 14 Vru,

- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Nice n° 49-50,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Annecy n° 605-606,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 151-152,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11,
- Marseille - Paris n° 16-9.

Quelques nouvelles affectations sont observées au service de l'hiver 1968-1969. Sur l'Est, on note leur emploi dans les nouveaux rapides n° 7-8 Paris - Strasbourg. Le Sud-Ouest les utilise sur les rapides n° 15-16 « Etendard » entre Paris et Bordeaux, ainsi que sur le « Capitole du matin » n° 1029-1030 entre Paris et Toulouse. Le Sud-Est possède dorénavant quinze unités Vru qui sont en roulement dans les relations ci-après :

Several new assignments were observed during the winter of 1968-1969. In the East, they were used on the new express trains Nos. 7-8 between Paris and Strasbourg. In the Southwest, they were used on the

express trains Nos. 15-16 "Etendard" between Paris and Bordeaux, as well as on the "Capitole du Matin" Nos. 1029-1030 between Paris and Toulouse. The South East now had fifteen Vru units operating on the following routes:

- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Nice ou Toulon ou Marseille n° 49-50,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Annecy n° 605-606,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 151-152,
- « Bourbonnais » Paris - Clermont-Ferrand n° 1109-1110,

Au 1er janvier 1969, la Région Est possède toujours sept Vru U62 ayant les n° UIC 51 87 88 80 005-1 à 011-9. La Région Ouest utilise toujours quatre Vru U63 ayant les n° UIC 51 87 88 80 022-6 à 025-9. La Région Sud-Ouest a réceptionné quatorze Vru ayant les n° UIC 51 87 88 80 ou 70 001-0 et 002-8 (U62), 012-7 à 021-8 (U63), 041-8 et 042-6 (U65). Enfin, la Région Sud-Est, la plus richement dotée, a dans son parc dix-sept exemplaires ayant les n° UIC 51 87 88 80 ou 70 51 87 88 80 003-6 et 004-4 (U62), 026-7 et 027-5 (U63), 028-5 à 040-0 (U65).

As of January 1, 1969, the Eastern Region still had seven U62 Vru units with UIC numbers 51 87 88 80 005-1 to 011-9. The Western Region still used four U63 Vru units with UIC numbers 51 87 88 80 022-6 to 025-9. The Southwestern Region had received fourteen Vru units with UIC numbers 51 87 88 80 or 70 001-0 and 002-8 (U62), 012-7 to 021-8 (U63), 041-8 and 042-6 (U65). Finally, the South-East Region, the most richly endowed, has in its fleet seventeen examples with UIC numbers 51 87 88 80 or 70 51 87 88 80 003-6 and 004-4 (U62), 026-7 and 027-5 (U63), 028-5 to 040-0 (U65).

A l'été 1969, le « Sud-Express » n° 3-4 perd son statut de grand rapide en étant détrôné par la « Puerta del Sol » n° 5-6 ; cette relation directe entre Paris et Madrid est accompagnée jusqu'à Hendaye par une Vru DEV.

In the summer of 1969, the "Sud-Express" No. 3-4 lost its status as a major express train, being dethroned by the "Puerta del Sol" No. 5-6; this direct connection between Paris and Madrid was accompanied as far as Hendaye by a Vru DEV.

Durant cette année 1969 et conséquence indirecte des arrivées des premiers Gril-Express DEV, des modifications d'affectations apparaissent entre les Régions Est et Sud-Est. La première citée mettant en service à partir du 28 septembre 1969, une rame ex Mistral 1956 sur la relation Paris - Bâle - Zürich (TEE n° 65-66 « Arbalète »), doit adapter deux restaurants rouges pour le passage des câblots d'énergie 600 V alimentant les rames DEV inox. Les Ateliers SNCF de Villeneuve-Voitures nommés à l'origine directeur de la série, outre le montage sous le châssis d'une conduite blanche 600 V, modifient ainsi les extrémités des véhicules n° 51 87 88 70 032-7 et 51 87 88 70 035-0 ex Sud-Est pour recevoir les têtes de ces câblots Kheops.

During 1969, and as an indirect consequence of the arrival of the first DEV Grill-Express trains, changes in train assignments appeared between the Eastern and South Eastern Regions. The former, which put into

service on September 28, 1969, a former Mistral 1956 trainset on the Paris-Basel-Zurich route (TEE No. 65-66 "Arbalète"), had to adapt two red dining cars to accommodate the 600V power cables supplying the stainless steel DEV trainsets. The SNCF workshops in Villeneuve-Voitures, originally designated as the series manager, in addition to installing a white 600V conduit under the chassis, modified the ends of vehicles No. 51 87 88 70 032-7 and 51 87 88 70 035-0 (formerly of the Southeastern Region) to receive the Kheops power cable connectors.

En contrepartie, la Région Est rétrocède au Sud-Est les Vru n° 51 87 88 80 006-9 et 51 87 88 80 010-1. La création, le 31 mai 1970, d'un nouveau TEE n° 50-51 « Goethe » sur la liaison Paris - Metz - Francfort-sur-le-Main amène encore la modification des deux restaurants n° 51 87 88 70 008-5 et 51 87 88 70 009-3 suivant les mêmes principes.

In return, the Eastern Region transfers to the South-East the Vru n° 51 87 88 80 006-9 and 51 87 88 80 010-1. The creation, on May 31, 1970, of a new TEE n° 50-51 "Goethe" on the Paris - Metz - Frankfurt am Main line brings about further modification of the two restaurants n° 51 87 88 70 008-5 and 51 87 88 70 009-3 following the same principles.

La vitesse limite de la série qui était à l'origine de 150 km/h, sauf pour les trois unités servant sur le « Capitole », fut généralisée au plafond de 160 km/h grâce au montage de la commande électropneumatique de freinage. La conduite de chauffage vapeur ne servant plus guère suite aux progrès conjoints des électrifications et de la traction diesel, est déposée générant une modification faisant passer le code 80 en 70 dans le marquage latéral UIC à douze chiffres.

The series' original top speed of 150 km/h, except for the three units operating on the "Capitole" line, was standardized at 160 km/h thanks to the installation of electro-pneumatic braking control. The steam heating system, now largely obsolete due to advancements in electrification and diesel traction, was removed, resulting in a change from code 80 to 70 in the twelve-digit UIC side marking.

Pour les voitures-restaurant rouges, l'année 1970 et le début de 1971 sont principalement marqués par les arrivées des modèles « Grand Confort » qui s'approprient les roulements des deux « Capitole » du matin et du soir ainsi que de l'« Etendard ». Ce fait combiné avec les réceptions des Gril-Express provoque quelques permutations dans les gérances.

Ainsi, le Réseau Est s'enrichit en 1971 des arrivées des trois unités n° 51 87 88 70 012-7, 036-8 et 020-0 en provenance du Sud-Ouest (2) et du Sud-Est (1). Ce service de l'été 1971 est sans doute l'apogée de leurs prestations. Les Vru DEV étaient alors partagées entre :

For the red dining cars, 1970 and early 1971 were primarily marked by the arrival of the "Grand Confort" models, which took over the morning and evening "Capitole" services as well as the "Etendard." This, combined with the arrival of the Grill-Express trains, led to some changes in management. Thus, the Eastern Network was augmented in 1971 by the arrival of three units: numbers 51, 87, 88, 70, 012-7, 036-8, and 020-0, coming from the Southwest (2) and Southeast (1). This summer 1971 service was undoubtedly the peak of their performance. The Vru DEV units were then divided between:

Inspection Paris-Est

- Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
- Paris - Mulhouse - Bâle n° 117-116,
- Paris - Luxembourg (sauf du 28 juin au 2 septembre) n° 253-258,
- Paris - Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
- Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

- Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 3622 ou n° 3626,
- Paris - Brest « Armor » (sauf samedis, dimanches et sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 141-148,
- Paris - Brest (du 1^{er} juillet au 31 août) n° 3601-3632,
- Paris - Nantes « Nantais » (sauf samedis, dimanches et sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 151-156,
- Paris - Nantes (du 1^{er} juillet au 31 août) n° 3863-3760,
- Paris - Saint-Nazaire - Le Croisic « Maine-Océan » n° 157-150 ou 3772,

Inspection Paris-Austerlitz

- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Irun « Sud-Express » n° 503-502,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 505-504,
- Paris - La Rochelle - Bordeaux « Aunis » n° 167-1106,
- Paris - Royan (28 mai et 13 août) n° 171-170,
- Bordeaux - Paris (bihebdomadaire) n° 162,

Inspection Paris-Sud-Est

- Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
- Paris - Chambéry n° 5603-5602,
- Paris - Vintimille n° 5051-5050,

Inspection Lyon

- Paris - Avignon - Lyon n° 5015-5008,
- Paris - Lyon - Saint-Etienne n° 5029-5028,

Inspection Marseille

- Marseille - Paris n° 5014-5009,
- Paris - Nice n° 5025-5024.

Sur le Réseau Sud-Est, on les retrouve également sur des parcours Paris - Clermont-Ferrand le « Bourbonnais » n° 191-190 et l'« Arverne » n° 193-192 ; ces deux trains sont alors exploités non par la CIWL mais par le buffet de la gare de Clermont-Ferrand (Maison Gorse).

Toujours en 1971, le restaurant n° 51 87 88 70 028-5 victime d'un début d'incendie endommageant gravement sa cuisine, est retiré du parc commercial. Une expertise est effectuée à Villeneuve-Voitures. Comme la réparation envisagée motive des frais trop élevés, elle n'est pas effectuée et la voiture reste longtemps garée en attente de décision dans les emprises des ateliers.

On the South-East network, they also ran on Paris-Clermont-Ferrand routes: the "Bourbonnais" trains, numbers 191-190, and the "Arverne" trains, numbers 193-192. These two trains were then operated not by the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) but by the Clermont-Ferrand station restaurant

(Maison Gorse). Also in 1971, restaurant car number 51 87 88 70 028-5, which suffered a small fire that severely damaged its kitchen, was withdrawn from service. An expert assessment was carried out at Villeneuve-Voitures. As the proposed repairs would have been too costly, they were not undertaken, and the car remained parked for a long time awaiting a decision on its future within the workshop premises.

A la même date, la capacité d'accueil de la salle de restauration est renforcée suite à la sortie des voitures A9tuj DEV 1969-1970 inox. La SNCF recrée les couplages du temps des voitures Pullman. Grâce à des tables escamotables rangées dans un coffre placé sous les baies de ces véhicules, on peut dorénavant doubler le nombre des convives souhaitant être restaurés et même assurer un service à la place pour les voyageurs le désirant. Sur ces unités, l'installation de conditionnement d'air est alimentée par le courant 380 V issu du groupe générateur diesel des restaurants rouges.

On the same date, the dining room's capacity was increased following the introduction of the A9tuj DEV 1969-1970 stainless steel carriages. SNCF recreated the couplings used in the Pullman era. Thanks to folding tables stored in a compartment beneath the windows of these carriages, the number of diners could now be doubled, and even at-seat service could be provided for passengers who preferred it. On these units, the air conditioning system was powered by 380V current from the diesel generator in the red restaurants.

A l'occasion des révisions, les teintes des caisses ont également évolué. On assiste alors à l'alignement sur la livrée dite « 160 ». Si le rouge demeure la couleur de base, un large bandeau gris métallisé est désormais apposé au niveau des baies, les bandes verticales grises soulignant les ouvertures latérales disparaissant à cette occasion.

Au 1^{er} janvier 1974, les quarante et une voitures survivantes sont réparties entre les Réseaux :

- Est pour onze unités n° 51 87 88 70 005-1, 007-7 à 009-3, 011-9, 012-7, 020-0, 021-8, 032-7, 035-0 et 036-8,
- Ouest pour sept unités n° 51 87 88 70 006-9, 010-1, 022-6 à 025-9 et 037-6, pour emploi sur Rapides n° 141-146, 142-147, 151-3756-157, 150-3759-156,
- Sud-Ouest pour onze unités n° 51 87 88 70 ou 90 001-0, 002-8, 013-5 à 019-0, 041-8 et 042-6,
- Sud-Est pour douze unités n° 51 87 88 70 003-6, 004-4, 026-7, 027-5, 029-3 à 031-9, 033-5, 034-3 et 038-4 à 040-0.

During the overhauls, the body colours also changed. They were then aligned with the so-called "160" livery. While red remained the base colour, a wide metallic gray band was now applied around the windows, and the vertical gray stripes highlighting the side openings were removed.

As of January 1, 1974, the forty-one surviving cars were distributed among the networks:

- Eastern France for eleven units: Nos. 51, 87, 88, 70, 005-1, 007-7 to 009-3, 011-9, 012-7, 020-0, 021-8, 032-7, 035-0, and 036-8.
- West for seven units Nos. 51 87 88 70 006-9, 010-1, 022-6 to 025-9 and 037-6, for use on Rapids Nos. 141-146, 142-147, 151-3756-157, 150-3759-156,
- Southwest for eleven units Nos. 51 87 88 70 or 90 001-0, 002-8, 013-5 to 019-0, 041-8 and 042-6,

- Southeast for twelve units Nos. 51 87 88 70 003-6, 004-4, 026-7, 027-5, 029-3 to 031-9, 033-5, 034-3 and 038-4 to 040-0.

Les trois restaurants ex « Capitole » retirés de ces trains lors de l'arrivée des « Grand Confort » et reportés sur des circulations Paris - Bordeaux entrèrent toutefois dans la composition du TEE « Cisalpin » sur les parcours Paris - Lausanne ou Milan. Cette incorporation faisait suite à l'interdiction de circuler sur le territoire helvétique pour les restaurants TEE inox à suspension pneumatique à compter de l'hiver 1975-1976.

The three former "Capitole" restaurants, removed from these trains upon the arrival of the "Grand Confort" carriages and transferred to Paris-Bordeaux services, were nevertheless incorporated into the "Cisalpin" TEE trains on the Paris-Lausanne and Milan routes. This incorporation followed the ban on operating stainless steel TEE restaurants with air suspension in Switzerland, effective from the winter of 1975-1976.

La venue des voitures Corail à partir du printemps 1975 sonne déjà le début de la fin pour les restaurants rouges. La même année est aussi marquée par le nouvel incendie qui frappe la voiture n° 51 87 88 70 025-9 du Réseau Ouest ; cette unité est elle aussi garée à Villeneuve-Voitures en attente de décision. Afin de compenser ce retrait forcé, le Réseau Est excédentaire expédie la voiture n° 51 87 88 70 007-1 et à la même époque le n° 51 87 88 70 002-8 émigre du Sud-Ouest également pour la gérance Ouest de Châtillon.

The arrival of the Corail coaches from spring 1975 onwards already signaled the beginning of the end for the red-painted coaches. The same year was also marked by another fire, this time affecting coach number 51 87 88 70 025-9 of the Western Network; this unit was also stored at Villeneuve-Voitures awaiting a decision. To compensate for this forced withdrawal, the surplus Eastern Network sent coach number 51 87 88 70 007-1, and at the same time, number 51 87 88 70 002-8 was also transferred from the Southwest to the Western Network management in Châtillon.

Après la vague déferlante des arrivées massives des voitures Corail, à l'été 1977, les prestations des Vru DEV se sont singulièrement amoindries. Le Réseau Est (gérance Paris-Ourcq) ne compte plus que quatre exemplaires ayant les n° 51 87 88 70 005-1, 009-3, 011-9 et 032-7 ; ils ne se maintiennent que sur les liaisons Paris - Metz (rapide n° 259-258) et Luxembourg (n° 257/202-205/204).

After the massive influx of Corail coaches in the summer of 1977, the services of the Vru DEV trains were significantly reduced. The Eastern Network (Paris-Ourcq management) now only has four units with the numbers 51 87 88 70 005-1, 009-3, 011-9 and 032-7; they are only maintained on the Paris - Metz (express no. 259-258) and Luxembourg (no. 257/202-205/204) lines.

L'affectation au Réseau Nord (gérance du Landy) de quatre restaurants rouges portant les n° 51 87 88 70 012-7, 013-5, 020-0 et 021-8 constitue alors une nouveauté ; ils sont employés sur des relations au départ de Paris vers Bruxelles n° 283-286 sauf vendredis, sur la Flèche d'Or n° 405-400 vers Calais-Maritime, ainsi que sur quelques courses TAC partant de Calais et se dirigeant vers Bobigny ou Dole. On

retrouve aussi une Vru dans les compositions assurant des trains spéciaux Paris - Amsterdam n° 16481-16480 mis en marche par l'agence FTS.

The allocation to the Northern Network (Landy management) of four red restaurant cars bearing the numbers 51 87 88 70 012-7, 013-5, 020-0, and 021-8 was a new development; they were used on services departing from Paris to Brussels (numbers 283-286, except Fridays), on the Golden Arrow (numbers 405-400) to Calais-Maritime, as well as on some TAC services departing from Calais and heading towards Bobigny or Dole. A Vru (Vehicle Refrigerated Unit) was also found in the trainsets operating special Paris-Amsterdam services (numbers 16481-16480) operated by the FTS agency.

Le Réseau Ouest possède encore huit unités numérotées 51 87 88 70 002-8, 006-9, 007-7, 010-1, 022-6 à 024-2 et 037-6 qui vivent leurs derniers mois de roulement. A titre d'essai, une voiture avait même été aménagée avec une moitié de salle de restauration servant pour des tests sur des distributeurs automatiques de boissons et de café. Elles sont exploitées non pas par la CIWL mais par la société Servair qui offre ses prestations au départ de Paris vers Rennes, Brest, Quimper, Nantes et Le Croisic.

The Western Network still has eight units numbered 51, 87, 88, 70, 002-8, 006-9, 007-7, 010-1, 022-6 to 024-2, and 037-6, which are in their final months of service. As a trial, one carriage was even fitted out with half a dining area used for testing vending machines for drinks and coffee. These carriages are operated not by CIWL but by Servair, which provides services from Paris to Rennes, Brest, Quimper, Nantes, and Le Croisic.

De son côté, le Réseau Sud-Ouest héberge neuf restaurants dans la gérance de Paris-Masséna et ayant les n° 51 87 88 70 001-0, 014-3 à 019-0, 041-8 et 042-6. Le « Drapeau » n° 169-168 et la « Puerta del Sol » n° 303-300 restent fidèles aux Vru sur des trajets vers Bordeaux et Hendaye. Leurs roulements sont complétés par des incorporations dans les rapides Paris - Arcachon n° 161-160, Paris - Hendaye n° 4007-4006, Paris - Poitiers n° 4005-162 ou 4010 ou 4776 et Paris - Bordeaux n° 10005 des vendredis.

For its part, the Southwest Network operates nine restaurants under the management of Paris-Masséna, with numbers 51 87 88 70 001-0, 014-3 to 019-0, 041-8 and 042-6. The "Drapeau" (numbers 169-168) and the "Puerta del Sol" (numbers 303-300) remain loyal to the Vru (Very High Speed) service on routes to Bordeaux and Hendaye. Their schedules are supplemented by their inclusion in the express Paris - Arcachon trains (numbers 161-160), Paris - Hendaye trains (numbers 4007-4006), Paris - Poitiers trains (numbers 4005-162, 4010 or 4776) and Paris - Bordeaux trains (number 10005) on Fridays.

Enfin, le Réseau Sud-Est rassemble quant à lui les unités n° 51 87 88 70 003-6, 004-4, 008-5, 026-7, 027-5, 029-3 à 031-9, 033-5 à 036-8, 038-4 à 040-0. Leurs services restent encore conséquents :

Finally, the Southeast Network comprises units no. 51 87 88 70 003-6, 004-4, 008-5, 026-7, 027-5, 029-3 to 031-9, 033-5 to 036-8, 038-4 to 040-0. Their services remain substantial:

- Paris - Marseille TEE « Mistral bis » des vendredis n° 10011-10180,
- Paris - Marseille (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 181-180,
- Paris - Lyon « Lyonnais » (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 185-184,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025-5024 « Méditerranée-Express » sur Marseille - Nice,

- TAC Bois-le-Duc - Narbonne,
- Paris - Milan - Venise TEE « Cisalpin » n° 23-22 (prestations des trois Vru Sud-Ouest n° 51 87 88 90 017 à 019).

L'ère des transformations - *The era of transformations*

Par suite de changements stratégiques dans la politique de restauration ferroviaire débouchant sur le recours aux bars Corail B5rtux VTU et aux voitures Corail A10rtu VTU offrant une restauration à la place, l'activité des voitures-restaurant rouges dans les trains commerciaux réguliers devient ensuite très faible à partir de 1978. La majeure partie du parc se voit alors garée dans les emprises des Ateliers SNCF de Périgueux, établissement qui a succédé à celui de Villeneuve comme directeur de la série (le site de Villeneuve étant transformé pour accueillir les futurs TGV Sud-Est).

As a result of strategic changes in railway catering policy leading to the use of Corail B5rtux VTU bars and Corail A10rtu VTU cars offering at-seat catering, the activity of the red restaurant cars in regular commercial trains then became very low from 1978. Most of the fleet was then parked in the premises of the SNCF workshops in Périgueux, an establishment which succeeded that of Villeneuve as director of the series (the Villeneuve site being transformed to accommodate the future TGV Sud-Est).

A titre indicatif, au service de l'hiver 1979-1980, une voiture-restaurant en gérance au Landy effectue un aller-retour Paris-Nord - Bruxelles dans la composition des rapides n° 283-286 et une autre entre dans les compositions du « Molière » n° 431-430 sur Paris-Nord - Cologne. Sur le Réseau Sud-Est, on ne les retrouve que sur le « Train Bleu » n° 183 avec le seul parcours Paris - Dijon avec un retour à vide en début de matinée et les vendredis sur le « Mistral » supplémentaire n° 10011 mis en route sur Paris - Marseille.

As an example, during the winter of 1979-1980, a dining car operated by Le Landy made a round trip between Paris-Nord and Brussels as part of express trains nos. 283-286, and another was used in trainsets nos. 431-430 of the "Molière" on the Paris-Nord to Cologne route. On the South-East network, they were only found on the "Train Bleu" no. 183, running solely on the Paris-Dijon route with an empty return trip in the early morning, and on Fridays on the additional "Mistral" no. 10011, which ran on the Paris-Marseille route.

Dans ces conditions, la Direction du Matériel étudie les bases d'une transformation pouvant être le point de départ d'une nouvelle carrière pour ce matériel n'ayant que dix ans d'âge en moyenne. Très vite, les études s'orientent vers la réalisation d'une voiture de 2^{ème} classe à couloir central possédant un espace détente. Si pour des motifs d'économie, le groupe électrogène est conservé, le reste de la voiture subit d'importantes transformations conçues par les Ateliers SNCF de Périgueux avec le concours du service Etudes de la Direction du Matériel.

Under these circumstances, the Rolling Stock Department studied the basics of a transformation that could be the starting point for a new career for this rolling stock, which was only ten years old on average. Very quickly, the studies focused on creating a second-class carriage with a central aisle and a relaxation area. While the generator was retained for cost reasons, the rest of the carriage underwent significant modifications designed by the SNCF workshops in Périgueux with the assistance of the Rolling Stock Department's Engineering Service.

Le programme de modification prévoit une première tranche de dix-sept unités, suivie d'une seconde de quinze. Par suite d'orientations budgétaires différentes, il n'est en définitive réalisé que sur seulement douze voitures. La première unité portant le n° B7tux n° 51 87 27 70 006-3 est essayée sur la relation Paris - Marseille fin 1978. Avec ses consœurs n° 018-8 et 024-6, elle est ensuite engagée, au service de l'été 1979, sur la relation le « Cévenol » Paris - Clermont-Ferrand prolongée à cette occasion jusqu'à Marseille. Les autres voitures sortent jusqu'en avril 1981 avec le marquage final B7tux n° 50 87 27 70 004-8, 006-3, 010-5, 011-3, 012-3, 014-7, 016-2, 018-8, 020-4, 024-6, 026-3 et 028-9 correspondant respectivement aux ex restaurants rouges n° 51 87 88 70 004-4, 006-9, 013-5 à 015-0, 020-0, 023-4, 026-7, 029-3, 034-3, 036-8 et 038-6. La livrée de ces voitures s'aligne sur celle des Corail avec notamment un bandeau orange au droit de l'espace détente.

The modification programme initially planned for seventeen units, followed by a second batch of fifteen. Due to differing budgetary priorities, it was ultimately implemented on only twelve cars. The first unit, bearing the number B7tux n° 51 87 27 70 006-3, was tested on the Paris-Marseille route at the end of 1978. Along with its sister cars, numbers 018-8 and 024-6, it was then deployed during the summer of 1979 on the "Cévenol" Paris-Clermont-Ferrand route, which was extended to Marseille for that occasion. The remaining carriages were produced until April 1981 with the final B7tux markings number 50 87 27 70 004-8, 006-3, 010-5, 011-3, 012-3, 014-7, 016-2, 018-8, 020-4, 024-6, 026-3 and 028-9, corresponding respectively to the former red restaurant cars number 51 87 88 70 004-4, 006-9, 013-5 to 015-0, 020-0, 023-4, 026-7, 029-3, 034-3, 036-8 and 038-6. The livery of these carriages was aligned with that of the Corail carriages, notably with an orange stripe opposite the relaxation area.

Après avoir été amputée dès 1981 de deux unités n° 50 87 27 70 012-3 et 028-9 modifiées respectivement en voiture Exposition avec le marquage Su n° 60 87 89 70 012-6 et en voiture Spéciale Conférence Vidéo avec l'immatriculation n° 60 87 89 70 064-7, la série des B7tux DEV ne comporte alors plus que dix unités. La transformation en 1989 de la voiture n° 51 87 27 70 024-6 en bar détente Su n° 60 87 89 70 024-1, puis celle en 1991 de la voiture n° 51 87 27 70 018-8 en voiture de service n° 60 87 99 70 197-4 et enfin la radiation en juin 1989 de la n° 51 87 27 70 006-3 ne laissent plus subsister qu'un parc de sept exemplaires répartis entre les deux Réseaux Nord-Est et Atlantique.

Having been reduced in 1981 by two units no. 50 87 27 70 012-3 and 028-9 modified respectively into an Exhibition car with the marking Su no. 60 87 89 70 012-6 and into a Special Video Conference car with the registration no. 60 87 89 70 064-7, the B7tux DEV series then consisted of only ten units. The transformation in 1989 of car no. 51 87 27 70 024-6 into a Su relaxation bar no. 60 87 89 70 024-1, then that in 1991 of car no. 51 87 27 70 018-8 into service car no. 60 87 99 70 197-4 and finally the withdrawal in June 1989 of no. 51 87 27 70 006-3 left only a fleet of seven examples distributed between the two North-East and Atlantic Networks.

L'espace détente de ces B7tux, peu utilisé en définitive, notamment depuis les interdictions de fumer dans les convois (loi Evin), est réaménagé pour des jeux pour enfants. Ces véhicules renumérotés B7tux n° 61 87 84 70 001-4 à 007-1 au début des années 1990, sont alors rassemblés sur la gérance de Paris-Ourcq pour des courses sur la radiale non électrifiée Paris - Bâle ; leur alimentation autonome en énergie soulage quelque peu l'alternateur des CC 72000 déjà bien sollicité avec les convertisseurs statiques des Corail. Les voitures n° 51 87 88 70 003-0 (ex 011-3) et 004-8 (ex 014-7) sont retirées du

parc commercial le 1^{er} septembre et le 29 novembre 1998 et les cinq dernières unités B7tux ayant les n° 61 87 84 70 001-4, 002-2, 005-5 à 007-1 (ex 50 87 21 70 004-8, 010-5, 016-2, 020-4 et 026-3) sont radiées en bloc le 30 mai 1999.

The relaxation area of these B7tux locomotives, which was ultimately little used, particularly since the smoking bans in trains (Evin Law), was converted into a children's play area. These vehicles, renumbered B7tux nos. 61 87 84 70 001-4 to 007-1 in the early 1990s, were then assembled at the Paris-Ourcq depot for services on the non-electrified Paris-Basel line; their independent power supply somewhat relieved the alternator of the CC 72000 locomotives, which was already under considerable strain from the static converters of the Corail trains. Cars no. 51 87 88 70 003-0 (ex 011-3) and 004-8 (ex 014-7) were withdrawn from commercial service on 1 September and 29 November 1998 and the last five B7tux units with the numbers 61 87 84 70 001-4, 002-2, 005-5 to 007-1 (ex 50 87 21 70 004-8, 010-5, 016-2, 020-4 and 026-3) were written off en bloc on 30 May 1999.

Nouvelles modifications dans les années 1980 - Further modifications in the 1980s

A la fin des années 1970, l'étude jugée en définitive non concluante des transformations de Vru en B7tux est alors totalement reprise dans le but de disposer cette fois de voitures ayant des espaces réservés aux besoins de communication des entreprises. Un lot de dix restaurants rouges ayant les n° 51 87 88 70 007-7, 009-3, 010-1, 017-4, 019-0, 022-6, 027-5, 032-7, 033-5 et 037-6, est donc réaménagé entre 1982 et 1985 en voitures Multiservices, puis baptisées « Club 34 ». Si la partie cuisine demeure maintenue, la salle de restauration est quant à elle agencée pour servir de cadre à des séminaires ou à des conférences. Un petit buffet et un coin accueil sont notamment à disposition et les voitures reçoivent des équipements vidéo. Après avoir été longtemps en gérance à Paris-Ourcq, ces dix voitures sont ensuite basées à Paris-Masséna. Certaines sont détachées à Calais pendant les périodes estivales ; cela avait été le cas durant le service de l'été 1999 pour les voitures n° 010-1 et 027-5.

In the late 1970s, the study, ultimately deemed inconclusive, of converting Vru into B7tux vehicles was completely relaunched with the aim of providing vehicles with dedicated spaces for corporate communication needs. A batch of ten red dining cars, numbered 51 87 88 70 007-7, 009-3, 010-1, 017-4, 019-0, 022-6, 027-5, 032-7, 033-5, and 037-6, were therefore refitted between 1982 and 1985 into Multiservice vehicles, then renamed "Club 34." While the kitchen area remained, the dining room was redesigned to serve as a venue for seminars or conferences. A small buffet and a reception area were among the amenities, and the vehicles were equipped with video equipment. After being managed for a long time at Paris-Ourcq, these ten cars were then based at Paris-Masséna. Some were detached to Calais during the summer periods; this was the case during the summer of 1999 for cars no. 010-1 and 027-5.

Une variante apparaît suite à la diminution de la surface allouée à la cuisine. Cette unité désignée « cuisine courte » ou « Club 42 » (du nombre de places offertes) sert comme véhicule Sru « animation - discothèque » ; trois autres unités devant être à leur tour modifiées dans cette formule ne sont pas traitées en définitive pour être radiées du parc commercial au milieu des années 2000.

A variant appeared following the reduction of the area allocated to the kitchen. This unit, designated "short kitchen" or "Club 42" (from the number of seats offered), served as an SRU vehicle for

"entertainment - discotheque"; three other units, which were to be modified in this formula, were ultimately not processed and were removed from the commercial stock in the mid-2000s.

Le désir de maintenir un service de restauration traditionnelle sur certaines relations conduit la SNCF à moderniser, entre 1985 et 1987, un petit parc de six unités ayant les n° 51 87 88 70 002-8, 005-1, 012-7, 021-8, 024-2 et 031-9. Outre le montage de nouveaux éléments de cuisine et une rénovation de la salle de restauration, ces voitures sont repeintes extérieurement en livrée Corail. Après avoir servi sur des relations au départ des gares de Paris-Est (Paris - Bâle), Paris-Nord (Paris - Bruxelles et Paris - Dortmund) et Paris-Lyon (Paris - Florence et Rome), avec des affectations dans les trois gérances de Paris-Ourcq, Paris-Le Landy et Villeneuve-Prairie, le parc passé à cinq unités après la radiation accidentelle de la voiture n° 51 87 88 70 024-2 en 1997, est ensuite concentré dans la gérance de Paris-Ourcq pour effectuer des services dans les compositions des EuroCity « Heinrich Heine » et « Gustave Eiffel » entre Paris et Francfort-sur-le-Main.

The desire to maintain a traditional catering service on certain routes led SNCF to modernize, between 1985 and 1987, a small fleet of six units with the numbers 51 87 88 70 002-8, 005-1, 012-7, 021-8, 024-2 and 031-9. In addition to the installation of new kitchen equipment and a renovation of the dining room, these cars were repainted externally in Corail livery. After serving on services departing from the stations of Paris-Est (Paris - Basel), Paris-Nord (Paris - Brussels and Paris - Dortmund) and Paris-Lyon (Paris - Florence and Rome), with assignments in the three managements of Paris-Ourcq, Paris-Le Landy and Villeneuve-Prairie, the fleet, reduced to five units after the accidental withdrawal of car no. 51 87 88 70 024-2 in 1997, was then concentrated in the management of Paris-Ourcq to carry out services in the EuroCity compositions "Heinrich Heine" and "Gustave Eiffel" between Paris and Frankfurt am Main.

Parallèlement aux naissances de ces voitures, le Secrétariat général de la SNCF demande à disposer de plusieurs voitures spéciales issues de transformations d'ex restaurants rouges. Les Ateliers SNCF de Bischheim sont ainsi chargés en 1979 de la conception d'une voiture Spéciale Audiovisuelle (SAV) à partir de la voiture n° 51 87 88 70 028-5 fortement endommagée par un incendie. Cette unité transformée conserve la majorité de ses baies, celles-ci recevant des vitres teintées. Une partie de l'ancienne cuisine est agencée en régie et studio possédant à l'origine trois magnétoscopes, ainsi qu'une table de mixage et une caméra vidéo. Lors des arrêts, une antenne permet aussi de capter les émissions hertziennes de télévision ; six récepteurs de TV ont été installés sur le plafond de la salle de conférence. Un total de quarante-deux personnes peut être accueilli dans cet espace modulable. Au gré de l'utilisateur, on peut avoir un pupitre central divisant la salle en deux parties égales pour par exemple une conférence ou mettre le pupitre à l'extrémité opposée à la régie pour une projection. A l'autre extrémité de la voiture, face au local insonorisé contenant le diesel et l'alternateur, un vestiaire est aménagé. Ce véhicule sortant le 15 mai 1979 avec les immatriculations Su n° 51 87 89 70 067-6, est affecté au Landy.

Alongside the development of these carriages, the SNCF General Secretariat requested several special carriages converted from former "red" dining cars. In 1979, the SNCF workshops in Bischheim were tasked with designing a Special Audiovisual (SAV) carriage based on carriage number 51 87 88 70 028-5, which had been heavily damaged by fire. This converted unit retained most of its windows, which were fitted with tinted glass. Part of the former kitchen was converted into a control room and studio,

originally equipped with three VCRs, a mixing console, and a video camera. During stops, an antenna also allowed for the reception of terrestrial television broadcasts; six TV receivers were installed on the ceiling of the conference room. A total of forty-two people could be accommodated in this adaptable space. Depending on the user's needs, a central lectern can be placed to divide the room into two equal parts, for example, for a conference, or the lectern can be positioned at the opposite end from the control room for a projection. At the other end of the vehicle, facing the soundproofed compartment containing the diesel engine and alternator, a changing room is provided. This vehicle, registered on May 15, 1979, with license plate number 51 87 89 70 067-6, is assigned to the Landy depot.

La voiture DEV U62 n° 51 87 80 80 003-6 se voit quant à elle transformée dès 1975 en cinéma afin de servir de réserve à la Su n° 204 (ex WL) très sollicitée notamment sur diverses relations d'agence. Cette première adaptation très sommaire est complétée lors d'un passage ultérieur dans les Ateliers de Villeneuve-Voitures en liaison avec le centre audiovisuel SNCF (CAV) de Saint-Ouen sur les conseils de Paul Arzens. Le 22 décembre 1978, cette unité Spéciale Conférence Cinéma (SCC) totalement reconditionnée sort de Villeneuve pour débiter ses prestations. Rançon de sa longueur de 24,500 m contre 26,400 m pour la Su n° 204, sa capacité est toutefois plus faible que celle de la Su n° 204. Elle n'offre que quarante-deux places assises complétées par quatorze strapontins pour une salle longue de 15,475 m. La transformation de la caisse est caractérisée par la disparition de la majorité des baies latérales. La salle de projection occupant l'ancien espace de restauration est dotée de sièges individuels de teinte orange.

DEV U62 coach no. 51 87 80 80 003-6 was converted into a cinema unit in 1975 to serve as a backup for Su coach no. 204 (ex WL), which was in high demand, particularly on various agency routes. This initial, very basic adaptation was further developed during a subsequent visit to the Villeneuve-Voitures workshops, in conjunction with the SNCF audiovisual center (CAV) in Saint-Ouen, on the advice of Paul Arzens. On December 22, 1978, this fully refurbished Special Conference Cinema (SCC) unit left Villeneuve to begin its service. Due to its length of 24.5 meters compared to 26.4 meters for Su No. 204, its capacity is nevertheless lower. It offers only forty-two seats supplemented by fourteen folding seats in a hall 15.475 meters long. The renovation of the ticket booth is characterized by the disappearance of most of the side windows. The projection room, occupying the former dining area, is furnished with individual orange-tinted seats.

Des miroirs habilement accrochés sur les parois latérales donnent l'illusion d'une salle beaucoup plus vaste que les 2,590 m de largeur réelle. L'emplacement de l'ex cuisine cède sa place à une partie de la salle de cinéma et à la nouvelle cabine de projection équipée de deux projecteurs Erneman de 16 mm et 35 mm. La production d'énergie fait toujours appel au groupe électrogène d'origine. Numérotée 51 87 89 70 065-0, cette voiture spéciale équipée de bogies Y26D est elle aussi dirigée vers Le Landy.

Cleverly placed mirrors on the side walls create the illusion of a room much larger than its actual width of 2.590 meters. The former kitchen space has been replaced by part of the cinema and the new projection booth, equipped with two Erneman projectors, one 16mm and one 35mm. Power is still supplied by the original generator. Numbered 51 87 89 70 065-0, this special carriage, fitted with Y26D bogies, is also headed towards Le Landy.

Ces deux unités SAV et SCC ont reçu une livrée avec un bas de caisse en blanc cassé n° 703 et un bandeau de fenêtre en jaune érable n° 409 ; la toiture et les deux extrémités sont traités en gris foncé issu de la référence n° 808.

En 1986, la voiture n° 51 87 88 70 025-9 est de son côté transformée par les Ateliers SNCF de Périgueux en véhicule de mesure des rayonnements ionisants (SCPRI). Ce véhicule stationné à Satory en région parisienne dépend alors de l'Office central de protection contre les rayonnements ionisants, organisme ayant pour mission la surveillance des effets liés au nucléaire. La salle de restauration comprend trente-deux postes de diagnostic pour la détection d'anomalies au niveau notamment de la glande thyroïde. Les sièges associés sont recouverts de texoïd orange et bleu, alors que le sol reste en revêtement élastomère à pastilles antidérapantes.

These two units, SAV and SCC, received a livery with off-white lower bodywork (color code 703) and maple yellow window trim (color code 409); the roof and both ends were painted dark gray (color code 808).

In 1986, car number 51 87 88 70 025-9 was converted by the SNCF workshops in Périgueux into a vehicle for measuring ionizing radiation (SCPRI). This vehicle, stationed at Satory in the Paris region, was then under the authority of the Central Office for Protection against Ionizing Radiation, an organization tasked with monitoring the effects of nuclear power. The dining room included thirty-two diagnostic stations for detecting anomalies, particularly in the thyroid gland. The associated seats were upholstered in orange and blue Texoid fabric, while the floor remained covered with an elastomeric coating with anti-slip studs.

D'autres unités retirées du parc commercial sont également modifiées pour le parc de service voitures et même wagons pour notamment la n° 51 87 88 70 042-6 servant de local technique pour l'instruction du frein et attelée à deux couverts de type Gas à bogies. Un petit nombre est aussi vendu comme par exemple la voiture n° 51 87 88 70 018-2 ex « Capitole » acquise tout d'abord par la mairie de Gramat dans le Lot, puis rétrocédée à un particulier la faisant repeindre en livrée bleue avec filets jaunes afin d'évoquer, dans des trains historiques et touristiques, le souvenir de ses glorieuses aînées de la CIWL datant des années folles.

Other units withdrawn from commercial service were also modified for use as service cars and even wagons, notably No. 51 87 88 70 042-6, which served as a technical workshop for brake training and was coupled to two Gas-type bogie wagons. A small number were also sold, such as car No. 51 87 88 70 018-2, formerly known as the "Capitole," initially acquired by the town hall of Gramat in the Lot department, then sold to a private individual who had it repainted in a blue livery with yellow stripes to evoke, on historical and tourist trains, the memory of its glorious predecessors from the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) dating from the Roaring Twenties.

Privées de leurs derniers services commerciaux sur Paris-Est - Metz - Frankfurt-sur-le-Main, les retraits des cinq restaurants ex rouges modernisés sont réalisés tout d'abord entre janvier et mai 2000 pour deux unités. Le reliquat de la série est ensuite placé sans affectation de gérance à compter du mois de janvier 2001 pour être retiré du parc commercial Grandes Lignes (GL) en mai et juillet 2001.

Au 1^{er} août 2001, il ne subsiste encore, en dehors des voitures spéciales, que les voitures Club 34 dont huit exemplaires demeurent à la disposition de la gérance de Villeneuve-Prairie et deux déjà placées sans affectation. Elles sont retirées pour la plupart avant 2009 pour être garées en attente de transformations pour le parc des wagons de service, les unités choisies revêtant alors une livrée gris clair et bleu. La voiture spéciale Sru n° 61 87 89 70 003-5 attachée à la Direction de la Communication SNCF a été repeinte avec une livrée de type « Capitole » par le centre de Périgueux ; elle a été présentée notamment lors des journées portes ouvertes organisées par cet établissement le 19 septembre 2015.

Having lost their last commercial services on the Paris-Est - Metz - Frankfurt am Main line, the five modernized former red dining cars were withdrawn, initially between January and May 2000 for two units. The remaining cars were then placed without management assignment from January 2001 onwards, to be withdrawn from the mainline (GL) fleet in May and July 2001. By August 1, 2001, apart from the special cars, only the Club 34 cars remained, eight of which were still at the disposal of the Villeneuve-Prairie depot management and two already placed without assignment. Most of these were withdrawn before 2009 to be stored awaiting conversion into service cars, with the selected units then receiving a light gray and blue livery. The special Sru car no. 61 87 89 70 003-5 attached to the SNCF Communication Department was repainted with a "Capitole" type livery by the Périgueux center; it was presented in particular during the open days organized by this establishment on September 19, 2015.

Ce sera avec le souhait de voir au moins l'une de ces très belles voitures restaurée en état d'origine pour être présentée dans un musée ou sur un chemin de fer touristique que nous refermerons notre article sur les ex restaurants rouges Vru DEV de la SNCF.

It is with the hope of seeing at least one of these very beautiful cars restored to its original condition to be displayed in a museum or on a tourist railway that we will close our article on the former red Vru DEV restaurants of the SNCF.

Annexe affectations des Vru dev SNCF (1967-1977)

Hiver 1966-1967 : 0 Vru en service

Été 1967 : **18 Vru livrées** (001 à 015, 017 à 019)

Région Est 7 Vru :

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Mulhouse n° 57-50,
- Paris - Bâle n° 51-56,

Région Sud-Ouest 9 Vru :

- « Sud-Express » Paris - Irun n° 5-6,
- Paris - Irun n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1010,

Région Sud-Est 2 Vru :

- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11,

Hiver 1967-1968 : 29 Vru livrées (001 à 029)

Région Est 7 Vru :

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Mulhouse n° 57-50,
- Paris - Bâle n° 51-56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222,

Région Ouest 4 Vru :

- Paris - Brest n° 501-518,
- Paris - Brest n° 517-502 ou 516,
- Paris - Nantes n° 759-752,

Région Sud-Ouest 12 Vru :

- « Sud-Express » Paris - Irun n° 5-6,
- Paris - Irun n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Bordeaux n° 11-10,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1010,
- « Aunis » Paris - Poitiers n° 17-20 (HLP),
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-HLP,

Région Sud-Est 6 Vru :

- Paris - Marseille n° 25-26,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- « Aquilon » Paris - Lyon n° 11-12,

Eté 1968 :

Région Est 7 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Mulhouse n° 57, HLP, 51,
- Bâle - Paris n° 56,
- Paris - Luxembourg (sauf du 1^{er} juillet au 10 septembre) n° 225-222,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 517-502 ou 552,
- Paris - Nantes n° 759-752,

Région Sud-Ouest 15 Vru,

- « Sud-Express » Paris - Irun n° 5-6,
- Paris - Irun n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Bordeaux n° 11-10,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1010,
- Paris - Tarbes n° 3-4,
- « Aunis » Paris - La Rochelle n° 17-44 ou 96,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-11010,

Région Sud-Est 14 Vru,

- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Nice n° 49-50,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Annecy n° 605-606,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 151-152,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11,
- Marseille - Paris n° 16-9,

Hiver 1968-1969 :

Région Est 9 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Strasbourg n° 7-8 sauf dimanches et fêtes,
- Paris - Mulhouse n° 57, HLP, 51,
- Bâle - Paris n° 56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 501-518 ou 517-502,
- Paris - Nantes n° 759-752,

Région Sud-Ouest 12 Vru,

- « Sud-Express » Paris - Irun n° 5-6,
- Paris - Dax n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Bordeaux n° 11-10,
- « Etendard » Paris - Bordeaux n° 15-16,
- « Aunis » Paris - Poitiers n° 17-20,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1030 ou 1029-1010,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-hlp,

Région Sud-Est 15 Vru,

- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Nice ou Toulon ou Marseille n° 49-50,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- « Rome-Express » Paris - Chambéry n° 7-8,
- Paris - Annecy n° 605-606,
- « Simplon-Express » Paris - Dole n° 151-152,
- « Bourbonnais » Paris - Clermont-Ferrand n° 1109-1110,

Eté 1969 :

Région Est 7 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,

- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Strasbourg n° 7-8 sauf dimanches et fêtes,
- Paris - Mulhouse n° 57, HLP, 51,
- Bâle - Paris n° 56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 501-518,
- Paris - Brest n° 517-502 ou 552,
- Paris - Nantes n° 759-752,
- Paris - Le Croisic n° 753-756,

Région Sud-Ouest 13 Vru,

- « Puerta del Sol » Paris - Hendaye n° 5-6,
- « Sud-Express » Paris - Hendaye n° 3-4,
- Paris - Dax n° 1-2,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- « Etendard » Paris - Bordeaux n° 15-16,
- « Aunis » Paris - Poitiers n° 17-20,
- Paris - La Rochelle - Bordeaux n° 17-44,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1030 ou 1029-1010,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-11010,
- Paris - Bordeaux n° 10005,

Région Sud-Est 12 Vru (Paris-Lyon), 1 Vru (Lyon), 1 Vru (Marseille),

- Paris - Lyon n° 15-10,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Toulon n° 49-50,
- Paris - Vintimille n° 51-52,
- « Simplon-Express » Paris - Dole - Besançon n° 151-152,
- Paris - Genève n° 159-160,
- Paris - Annecy n° 605-606,
- « Bourbonnais » Paris - Clermont-Ferrand n° 1101-1102,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11,
- Marseille - Paris n° 16-9,

Hiver 1969-1970 :

Région Est 8 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Strasbourg n° 7-8 sauf dimanches et fêtes,
- Paris - Mulhouse - Bâle n° 57- hlp, 51-56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222,
- « Arbalète » Paris - Zürich n° 65-66,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 501-518,

- Paris - Brest n° 517-502 ou 516,
- Paris - Nantes n° 755-756,
- Paris - Le Croisic n° 759-760,

Région Sud-Ouest 11 Vru,

- Paris - Dax n° 1-2,
- « Sud-Express » Paris - Irun n° 3-4,
- « Puerta del Sol » Paris - Hendaye n° 5-6,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- « Etendard » Paris - Bordeaux n° 15-16,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1030 ou 1029-1010,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-11010,
- « Aunis » Paris - Poitiers n° 17-20,
- Paris - Angoulême n° 67-hlp (3 circulations),

Région Sud-Est 9 Vru (Paris-Lyon), 2 Vru (Lyon), 1 Vru (Marseille),

- Paris - Lyon n° 15-10,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Vintimille n° 51-52,
- « Simplon-Express » Paris - Dole - Besançon n° 151-152,
- Paris - Genève n° 159-160,
- Paris - Chambéry n° 617-618,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12
- Paris - Grenoble n° 11/1807-1812/30,
- Paris - Lyon n° 29,
- Marseille - Paris n° 16-9,

Eté 1970 :

Région Est 10 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Strasbourg n° 7-8 sauf 1^{er} au 31 août,
- Paris - Mulhouse - Bâle n° 57-56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222 sauf du 29 juin au 8 septembre,
- « Arbalète » Paris - Bâle - Zürich n° 65-66,
- Goethe Paris - Francfort-sur-le-Main n° 51-50,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 501-518,
- Paris - Brest n° 505-516,
- Paris - Brest n° 517-502,
- Paris - Le Croisic n° 759-760 ou 764 du 1^{er} juillet au 31 août,
- Paris - Nantes n° 751-754 sauf du 1^{er} juillet au 31 août,
- Paris - Nantes n° 755-756 sauf du 1^{er} juillet au 31 août,
- Paris - Le Croisic ou Saint-Nazaire n° 759-760,

Région Sud-Ouest 11 Vru,

- Paris - Bordeaux n° 1-10 ou 11-10,
- « Etendard » Paris - Bordeaux n° 15-16,
- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Dax n° 1-2,
- Paris - Arcachon n° 11-2,
- « Sud-Express » Paris - Irun n° 3-4,
- « Puerta del Sol » Paris - Hendaye n° 5-6,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1030 ou 1029-1010,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-hlp,
- « Aunis » Paris - La Rochelle n° 17,
- Bordeaux - Paris n° 44,

Région Sud-Est 9 Vru (Paris-Lyon), 2 Vru (Lyon), 1 Vru (Marseille),

- Paris - Lyon n° 15-10,
- Paris - Nice n° 25-26,
- Paris - Marseille ou Nice n° 49-50,
- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Chambéry n° 617-618,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11
- Paris - Saint-Etienne n° 29-30,
- Marseille - Paris n° 16-9,

Hiver 1970-1971 :

Région Est 10 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1-4,
- Paris - Strasbourg n° 3-2,
- Paris - Strasbourg n° 7-8 sauf dimanches et fêtes,
- Paris - Mulhouse - Bâle n° 57-56,
- Paris - Luxembourg n° 225-222,
- « Arbalète » Paris - Bâle - Zürich n° 65-66,
- « Goethe » Paris - Francfort-sur-le-Main n° 51-50,

Région Ouest 4 Vru,

- Paris - Brest n° 501-518,
- Paris - Brest n° 517-502,
- Paris - Nantes n° 751-754,
- Paris - Le Croisic n° 759 les vendredis,
- Saint-Nazaire - Paris - Le Croisic n° 750 sauf dimanches et fêtes,
- Paris - Nantes n° 755-756,

Région Sud-Ouest 11 Vru,

- « Drapeau » Paris - Bordeaux n° 7-8,
- Paris - Bordeaux n° 10005 facultatif,
- Paris - Dax n° 1-2,
- « Sud-Express » Paris - Irun n° 3-4,

- « Puerta del Sol » Paris - Hendaye n° 5-6,
- « Capitole » Paris - Toulouse n° 1009-1030 ou 1029-1010 sauf dimanches et fêtes,
- « Capitole » des vendredis Paris - Brive n° 11009-hlp,
- « Aunis » Paris - Poitiers n° 17-20,
- Paris - Angoulême n° 67 facultatif,

Région Sud-Est 3 Vru (Paris-Lyon), 2 Vru (Lyon), 5 Vru (Marseille),

- Paris - Vintimille n° 51-52,
- Paris - Chambéry n° 617-618,
- « Aquilon » Lyon - Paris n° 12-11
- Paris - Saint-Etienne n° 29-30,
- Marseille - Paris n° 16-9,
- Paris - Lyon n° 15-10,
- Paris - Nice n° 25-26,

Eté 1971 :

Inspection Paris-Est

- Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
- Paris - Mulhouse - Bâle n° 117-116,
- Paris - Luxembourg (sauf du 28 juin au 2 septembre) n° 253-258,
- Paris - Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
- Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

- Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 3622 ou n° 3626,
- Paris - Brest « Armor » (sauf samedis, dimanches et sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 141-148,
- Paris - Brest (du 1^{er} juillet au 31 août) n° 3601-3632,
- Paris - Nantes « Nantais » (sauf samedis, dimanches et sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 151-156,
- Paris - Nantes (du 1^{er} juillet au 31 août) n° 3863-3760,
- Paris - Saint-Nazaire - Le Croisic « Maine-Océan » n° 157-150 ou 3772,

Inspection Paris-Austerlitz

- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Irun « Sud-Express » n° 503-502,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 505-504,
- Paris - La Rochelle - Bordeaux « Aunis » n° 167-1106,
- Paris - Royan (28 mai et 13 août) n° 171-170,
- Bordeaux - Paris (bihebdomadaire) n° 162,

Inspection Paris-Sud-Est

- Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
- Paris - Chambéry n° 5603-5602,
- Paris - Vintimille n° 5051-5050,

Inspection Lyon

- Paris - Avignon - Lyon n° 5015-5008,
- Paris - Lyon - Saint-Etienne n° 5029-5028,

Inspection Marseille

Marseille - Paris n° 5014-5009,
Paris - Nice n° 5025-5024.

Hiver 1971-1972 42 Vru :

Inspection Paris-Est

Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Mulhouse - Bâle n° 117-116,
Paris - Luxembourg n° 253-258,
Paris - Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 3622,
Paris - Brest « Armor » (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 141-148,
Paris - Nantes « Nantais » (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 151-3760,
Paris - Saint-Nazaire - Le Croisic « Maine-Océan » n° 157-150,
Paris - Nantes - Le Croisic n° 3763-3764 ou 156,

Inspection Paris-Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
Paris - Irun « Sud-Express » n° 503-502,
Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 505-504,
Paris - La Rochelle - Bordeaux « Aunis » n° 167-4060,
Paris - Royan (28 mai et 13 août) n° 171-170,
Bordeaux ou Poitiers - Paris (bihebdomadaire) n° 10006,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
Paris - Chambéry n° 5603-5602,
Paris - Vintimille n° 5051-5050,

Inspection Lyon

Paris - Avignon - Lyon n° 5015-HLP/5008,
Paris - Lyon - Saint-Etienne n° 5029-5028,

Inspection Marseille

Marseille - Paris n° 5014-5009,
Paris - Nice n° 5025-5024.

Eté 1972 41 Vru (028) :

Inspection Paris-Est

Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Mulhouse - Bâle n° 117-116 (sauf du 8 juillet au 2 septembre),
Paris - Forbach n° 257-256,
Paris - Luxembourg n° 203-258,
Paris - Bâle ou Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

Paris - Brest « Goéland » (du 1^{er} juillet au 31 août) n° 147-142 ou n° 3626,
Paris - Brest « Armor » (sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 141-146,
Paris - Brest (du 30 juin au 31 août) n° 3601-3622,
Paris - Nantes « Nantais » (sauf du 1^{er} juillet au 31 août) n° 151-3760,
Paris - Saint-Nazaire - Le Croisic « Maine-Océan » n° 157-150 ou 3762,
Paris - Nantes sauf du 1^{er} juillet au 31 août n° 3763-156,

Inspection Paris-Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
Paris - Irun « Sud-Express » n° 307-304,
Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,
Paris - La Rochelle - Bordeaux « Aunis » n° 167-HLP/4044,
Poitiers - Paris (bihebdomadaire) n° 10004,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
Paris - Chambéry n° 5603-5602,
Paris - Vintimille n° 5051-5050,
Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194 gérée par le buffet de Clermont,

Inspection Lyon

Paris - Avignon - Lyon n° 5015-HLP/5008,
Paris - Lyon - Saint-Etienne n° 5029-5028,

Inspection Marseille

Marseille - Paris n° 5014-5009,
Paris - Nice n° 5025-5024.

Hiver 1972-1973 41 Vru :

Inspection Paris-Est

Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Mulhouse - Bâle n° 117/1033-116,
Paris - Forbach n° 257-256,
Paris - Luxembourg n° 203-258,
Paris - Bâle TEE « Arbalète » n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 3622,
Paris - Brest « Armor » n° 141-146,
Paris - Nantes « Nantais » n° 151-3756,
Paris - Saint-Nazaire « Maine-Océan » n° 157-150,
Paris - Nantes n° 3759-156,

Inspection Paris-Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
Paris - Irun « Sud-Express » n° 307-304,

Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,
Paris - La Rochelle « Aunis » n° 167-4060,
Poitiers - Paris (bihebdomadaire) n° 10004,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
Paris - Chambéry n° 5603-5602,
Paris - Vintimille n° 5051-5050,
Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194 gérée par le buffet de Clermont,

Inspection Lyon

Paris - Avignon - Lyon n° 5015-HLP/5008,

Inspection Marseille

Marseille - Paris n° 5014-5009,
Paris - Marseille - Nice n° 5025/5033-5024.

Eté 1973 41 Vru :

Inspection Paris-Est

Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Mulhouse - Bâle n° 117/1033-116,
Paris - Metz - Forbach n° 1019 ou 1719-254,
Paris - Metz n° 203/202-256,
Paris - Bâle ou Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 148,
Paris - Brest « Armor » n° 141-146,
Paris - Saint-Malo n° 146-HLP,
Paris - Nantes « Nantais » n° 151-156,
Paris - Saint-Nazaire « Maine-Océan » n° 157-160,
Paris - Le Croisic n° 157-150/3751-3774,

Inspection Paris-Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
Paris - Bordeaux n° 10005 et 163-160,
Paris - Irun n° 4007-304 « Sud-Express »,
Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
Paris - Chambéry n° 5603-5602,
Paris - Vintimille n° 5051-5050,
Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194 gérée par le buffet de Clermont,

Inspection Marseille

Paris - Marseille - Nice n° 5025/5033-5024.

Hiver 1973-1974 41 Vru :

Inspection Paris-Est

Paris - Strasbourg n° 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Metz - Forbach n° 1019 ou 1719/259-254,
Paris - Metz n° 203/202-256,
Paris - Bâle ou Zürich TEE « Arbalète » n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main TEE « Goethe » n° 51-50,

Inspection Paris-Montparnasse

Paris - Brest « Goéland » n° 147-142 ou n° 148,
Paris - Brest « Armor » n° 141-146,
Paris - Nantes « Nantais » n° 151-3756,
Paris - Saint-Nazaire « Maine-Océan » n° 157-150,
Paris - Nantes n° 3759-156 ou 3764,

Inspection Paris-Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
Paris - Bordeaux n° 163-160,
Paris - Bordeaux n° 10005-HLP,
Paris - Irun n° 4007-304 « Sud-Express »,
Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Marseille n° 5051-5050.
Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212,
Paris - Chambéry n° 5603-5602,
Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194 gérées par le buffet de Clermont,

Inspection Marseille

Paris - Marseille - Nice n° 5025/5033-5024.

Eté 1974 41 Vru :

nc

Hiver 1974-1975 :

Inspection Est

Paris - Strasbourg n° 1001 ou 101-110, n° 107-104 ou 100,
Paris - Metz - Forbach n° 1019 ou 1719/259/254,
Paris - Metz n° 203/202-256,
Paris - Bâle « Arbalète » TEE n° 65-64,
Paris - Francfort-sur-le-Main « Goethe » TEE n° 51-50,

Inspection Montparnasse exploitation non CIWL 6 Vru,

Inspection Austerlitz

Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168, n° 163-160, n° 10005-HLP,
Paris - Irun n° 4007-4006,
Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,

Inspection Paris-Sud-Est

Paris - Marseille n° 5051-5050,

Paris - Marseille - Nice n° 5025/5033 (TAC Méditerranée-Express)-5024,

Paris - Chambéry « Palatino » n° 213-212, n° 5603-5602,

Inspection Lyon

Paris - Lyon - Saint-Etienne n° 181-5008.

Eté 1975 : 40 Vru

Inspection Est 5 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1001 ou 101-110,
- Paris - Strasbourg n° 107-104 ou 100,
- Paris - Francfort-sur-le-Main n° 259-258,
- Paris - Bâle « Arbalète » TEE n° 65-64,
- Paris - Luxembourg n° 203/202-205/256,

Inspection Montparnasse exploitation non CIWL 7 Vru,

Inspection Austerlitz 6 Vru,

- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Bordeaux n° 163-160,
- Paris - Bordeaux n° 10005-hlp,
- Paris - Irun n° 4007-4006,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,

Inspection Paris-Sud-Est 7 Vru

- Paris - Marseille n° 5051-5050,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025/9601 (TAC Méditerranée-Express)-5024,
- Paris - Chambéry n° 5603-5602,
- Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 195 gérées par le buffet de Clermont 2 Vru,

Hiver 1975-1976 :

Inspection Est 5 Vru,

- Paris - Strasbourg n° 1001 ou 101-110,
- Paris - Strasbourg n° 107-104 ou 100,
- Paris - Francfort-sur-le-Main n° 259-258,
- Paris - Bâle « Arbalète » TEE n° 65-64,
- Paris - Luxembourg n° 203/202-205/256,

Inspection Montparnasse exploitation non CIWL 7 Vru,

Inspection Austerlitz 6 Vru,

- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Bordeaux n° 4011-160,
- Paris - Bordeaux n° 4005-4810,
- Paris - La Rochelle n° 161-162 hebdomadaire,
- Paris - Poitiers n° 4005-162,
- Paris - Irun n° 4007-4006,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,

Inspection Paris-Sud-Est 8 Vru

- Paris - Marseille n° 5051-5050,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025/9601 (TAC Méditerranée-Express)-5024,
- Paris - Chambéry n° 5603-5602,
- « Cisalpin » Paris - Lausanne n° 23-22,
- Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 195 gérées par le buffet de Clermont 2 Vru,

Eté 1976 40 Vru :

Inspection Paris-Est

- Paris - Bâle TEE « Arbalète » n° 65-64,
- Paris - Francfort n° 255-258,
- Paris - Luxembourg n° 205-204,

Inspection Paris-Nord

- Paris - Calais « Flèche d'Or » n° 405-400,
- Paris - Bruxelles n° 283-286,
- Paris - Aix-la-Chapelle n° 233-234,

Inspection Paris-Montparnasse

- service Servair 8 Vru,

Inspection Paris-Austerlitz

- Paris - Bordeaux n° 10005,
- Paris - Bordeaux n° 161-160,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,
- Paris - Irun n° 4007-4006,
- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Poitiers n° 4011-162,

Inspection Paris-Sud-Est

- Paris - Venise TEE « Cisalpin » n° 23-22,
- Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194, gérées par le buffet de Clermont,
- Paris - Dole « Simplon-Express » n° 221-220,
- Paris - Dole ou Dijon « Parthénon » n° 1127-1126,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025/5033 (TAC Méditerranée-Express) -5024,

Hiver 1976-1977 40 Vru :

Inspection Paris-Nord

- Paris - Calais « Flèche d'Or » n° 405-400,
- Paris - Bruxelles n° 283-286,

Inspection Paris-Montparnasse

- service Servair 8 Vru,

Inspection Paris-Austerlitz

- Paris - Bordeaux n° 10005,
- Paris - Bordeaux n° 161-160,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,
- Paris - Irun n° 4007-4006,

- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Poitiers n° 4011-162,

Inspection Paris-Sud-Est

- Paris - Lausanne TEE « Cisalpin » n° 23-22,
- Paris - Marseille TEE « Mistral bis » n° 10011-10180,
- Paris - Marseille (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 181-180,
- Paris - Lyon « Lyonnais » (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 185-184,
- Paris - Clermont-Ferrand n° 190 à 194, gérées par le buffet de Clermont,
- Paris - Dole « Simplon-Express » n° 221-220,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025/9601 (TAC Méditerranée-Express) -5024,

Eté 1977 40 Vru :

Inspection Paris-Est

- Paris - Luxembourg n° 257/202-205/204,
- Paris - Metz n° 259-258,

Inspection Paris-Nord

- Paris - Bruxelles n° 283-286 sauf vendredis n° 2588/2589,
- Paris - Calais « Flèche d'Or » n° 405-400,
- TAC Boulogne - Dole n° 9320/9321-9322/9323,
- Spéciaux FTS Paris - Amsterdam n° 16481-16480,

Inspection Paris-Montparnasse

- service Servair

Inspection Paris-Austerlitz

- Paris - Bordeaux n° 10005,
- Paris - Bordeaux « Drapeau » n° 169-168,
- Paris - Arcachon n° 161-160,
- Paris - Hendaye « Puerta del Sol » n° 303-300,
- Paris - Hendaye n° 4007-4006,
- Paris - Poitiers n° 4005-162 ou 4010 ou 4776,

Inspection Paris-Sud-Est

- Paris - Marseille TEE « Mistral bis » n° 10011-10180,
- Paris - Marseille (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 181-180,
- Paris - Lyon « Lyonnais » (sauf samedis, dimanches et fêtes) n° 185-184,
- Paris - Marseille - Nice n° 5025-5024,
- TAC Bois-le-Duc - Narbonne,
- Paris - Venise TEE « Cisalpin » n° 23-22,

The CIWL carriages in the AJECTA collection

(DF) Dr Walter Rothschild visited AJECTA in Longueville on 23 November 2025 and photographed their CIWL fleet, the carriages currently under construction and the 'restoration reserve', which he has made available to us. This provides the first complete overview of the CIWL vehicles owned by AJECTA, based southeast of Paris.

AJECTA also restores and maintains numerous SNCF passenger carriages and locomotives and regularly organises special trips with its fleet during the summer season: https://www.ajecta.fr/?page_id=3559

A few years ago, some of its CIWL carriages and a locomotive were even on display at the Orient Express exhibition in Singapore. We reported on this in the Amis des Wagons-Lits newsletter in N° 9 "Singapore".



Fourgon N° 1270, Series 1263-1296 built by Metropolitan in 1928/29, Photos Dr Walter Rothschild



Under restoration: Pullman Flèche d'Or without kitchen N° 4024, Series 4016-4030, The Midland Railway Carriage & Wagon Company Limited Shrewsbury/Birmingham 1926



Pullmans Flèche d'Or complémentaire N° 4038 (left, with kitchen, CGC 1927) and Côte d'Azur N° 4155 without kitchen (right, EIC Aytré 1929), photos Dr Walter Rothschild



Pullmans Flèche d'Or complémentaire N° 4038 (left, with Kitchen, CGC 1927) and Côte d'Azur N° 4155 without Kitchen (right, EIC Aytré 1929)



Under restoration: Restaurant car N° 4207 (series 4201-4218, Nivelles 1940), photos Dr Walter Rothschild



Sleeping car Lx16 (ex Lx) 3519, (series 3496-3555, EIC Aytré 1928/29)



Restaurant car N° 4210 (series 4201-4218, Nivelles 1940), photos Dr Walter Rothschild

« Londres-Vichy-Pullman-Express »

by Jean-Marc Dupuy

Lors de l'assemblée générale des actionnaires de l'exercice 1926 se tenant le 19 avril 1927, la Direction de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) avait annoncé de nombreuses créations de convois se composant notamment de voitures Pullman.

En effet, pas moins de sept nouvelles relations avaient été lancées à cette époque. Parmi ces nouveautés, le lancement d'une liaison estivale reliant Boulogne à Vichy était prévu. L'ancien « Vichy-Express » qui avait circulé avant 1914 avec une composition de voitures-salon renaissait pour la plus grande joie des riches curistes fréquentant l'élégante station thermale des bords de l'Allier. Les accords passés avec les compagnies françaises du Nord et du PLM étaient complétés par un traité prévoyant une correspondance pour et de Londres.

At the 1926 Annual General Meeting of Shareholders held on April 19, 1927, the management of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) announced the creation of numerous new train services, notably featuring Pullman carriages.

In fact, no fewer than seven new routes were launched at that time. Among these new services was the planned launch of a summer connection between Boulogne and Vichy. The former "Vichy-Express," which had operated before 1914 with a selection of salon carriages, was revived to the delight of wealthy spa-goers frequenting the elegant resort town on the banks of the Allier River. Agreements made with the French railway companies Le Nord and PLM were supplemented by a treaty providing for connections to and from London.

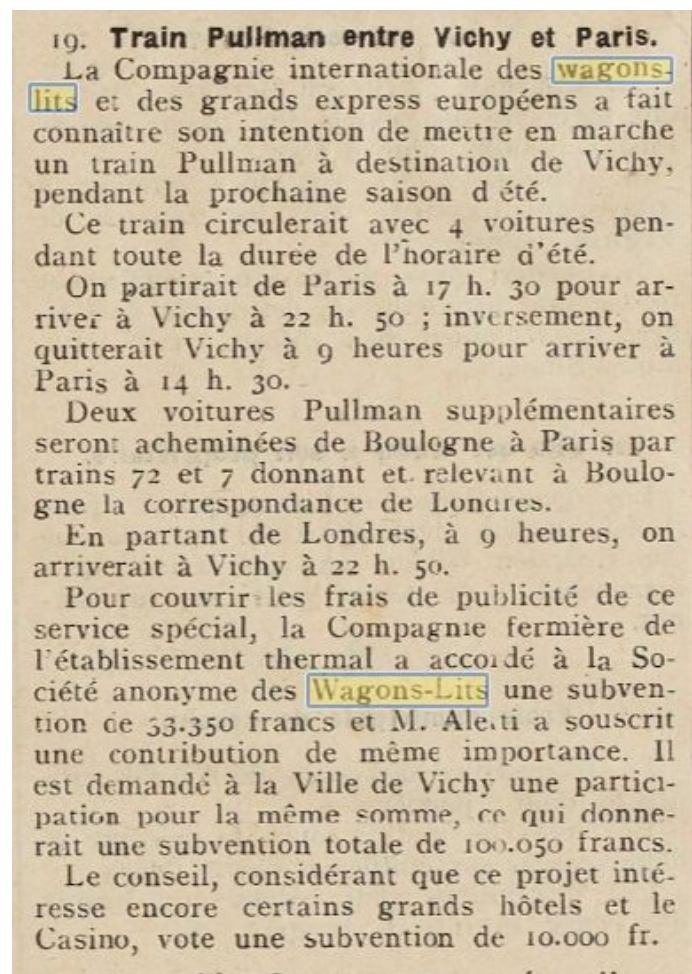


Départ du train inaugural depuis la nouvelle gare de Paris-Lyon, 15 mai 1927 (Gallica BNF)
The departure of the inaugural train from the new Paris-Lyon station 15th May 1927

1927, année faste pour les Pullman - 1927, a splendid year for Pullman

Dans cette période qui constitue une sorte d'apothéose pour ces services de luxe circulant de jour, le nouveau « Londres-Vichy-Pullman-Express » est inauguré les samedi et dimanche 14 et 15 mai 1927 grâce à une rame se composant de sept voitures Pullman. Ayant accueilli à son bord les divers états-majors des diverses compagnies ferroviaires françaises ainsi que des personnalités du Conseil d'Administration de la CIWL, le train d'inauguration quitte à 10 h 10, l'une des six nouvelles voies mises en service depuis la veille en gare de Paris-Lyon pour gagner la ville thermale dans l'après-midi à 15 h 30. Après avoir visité les établissements thermaux de la cité ainsi que l'hippodrome, les invités ont droit à un banquet suivi d'une soirée de gala au grand théâtre qui clôture ces manifestations. Le retour des invités a lieu le dimanche matin. De nombreuses personnes s'étaient massées tout au long du parcours pour regarder passer à toute vitesse ce grand train bleu et jaune tracté par une locomotive Pacific du PLM. Tous les journaux parlèrent bien entendu de cet événement.

During this period, which marked a kind of golden age for these luxury daytime services, the new "London-Vichy Pullman Express" was inaugurated on Saturday and Sunday, May 14 and 15, 1927, with a train consisting of seven Pullman cars. Carrying on board the various management teams of the different French railway companies, as well as members of the CIWL Board of Directors, the inaugural train departed at 10:10 a.m. from one of the six new tracks opened the previous day at the Gare de Lyon in Paris, arriving in the spa town at 3:30 p.m. After visiting the town's thermal baths and the racecourse, the guests enjoyed a banquet followed by a gala evening at the Grand Théâtre, which concluded the festivities. The guests returned home on Sunday morning. Many people had gathered along the route to



watch the large blue and yellow train, pulled by a PLM Pacific locomotive, speed by. All the newspapers, of course, reported on this event.

2 janvier 1927 Journal de Vichy (Gallica BNF)

Entrant en service commercial à partir du 16 mai (Paris) et 17 mai (Vichy), il reste proposé durant tout le service d'été jusqu'au 30 septembre au départ de Boulogne et de Paris et du 1^{er} octobre à celui de Vichy. Bénéficiant de correspondances maritimes pour la traversée du détroit du Pas-de-Calais, les voyageurs quittent la capitale du Royaume-Uni (gare de Victoria) à 9 h 00 pour gagner le port de Boulogne où le départ de la rame française est donné depuis la gare maritime à 13 h 02 ; la rame rebrousse ensuite en gare de Paris-Nord (arrivée 16 h 05 - départ 16 h

20), puis une seconde fois après avoir transité par la Petite Ceinture en gare de Paris-Lyon (départ 17 h 27) ; des arrêts sont ensuite observés lors des passages à Montargis, Cosne-sur-Loire, Nevers, Moulins et Saint-Germain-des-Fossés et l'arrivée à Vichy a lieu en soirée à 22 h 50.

Entering commercial service on May 16 (Paris) and May 17 (Vichy), it remained offered throughout the summer service until September 30 from Boulogne and Paris and from October 1 from Vichy. Benefiting from maritime connections for crossing the Strait of Dover, passengers leave the capital of the United Kingdom (Victoria station) at 9:00 a.m. to reach the port of Boulogne where the departure of the French train is given from the maritime station at 1:02 p.m.; the train then reverses direction at Paris-Nord station (arrival 4:05 p.m. - departure 4:20 p.m.), then a second time after passing through the Petite Ceinture at Paris-Lyon station (departure 5:27 p.m.); stops are then observed during the passages through Montargis, Cosne-sur-Loire, Nevers, Moulins and Saint-Germain-des-Fossés and the arrival in Vichy takes place in the evening at 22:50.

Les personnes moins fortunées ont d'autres trains diurnes à leurs dispositions entre Paris et Vichy dont un express de jour partant à 7 h 30 et offrant les trois classes ainsi qu'une voiture-restaurant en teck. On note également deux rapides de jour ayant des voitures-restaurant :

- celui baptisé par le PLM « Vichy-Express » réservé aux seules 1^{ère} classe et 2^{ème} classe et qui quitte la gare de Paris-Lyon à 11 h 00, - le second comportant les trois classes et partant à 13 h 55.

Those with less money have other daytime trains available between Paris and Vichy, including a daytime express departing at 7:30 a.m. with all three classes of service and a teak dining car. There are also two other daytime express trains with dining cars:

- the one named by the PLM "Vichy-Express," reserved for first and second class only, which departs from the Gare de Lyon at 11:00 a.m., - the second, offering all three classes of service and departing at 1:55 p.m.

Les mises en circulation ont lieu du 15 juin au 19 septembre pendant l'été 1928. Pour augmenter sa fréquentation assez faible, les voyageurs de 2^{ème} classe sont admis dans le train. Ses horaires ont été aussi modifiés. Ses sillons restent toujours positionnés en soirée à l'aller (Paris 17 h 27 - Vichy 22 h 20) et en matinée pour les retours (Vichy 9 h 15 - Paris 14 h 34). Une seule rame de Pullman fait l'aller et le retour dans la journée, la tranche de Boulogne comportant deux jeux de Pullman. A titre indicatif, en plus du billet de 1^{ère} classe, le voyageur doit s'acquitter d'un supplément de 66 francs (49 francs en 2^{ème} classe).

The train entered service between June 15th and September 19th during the summer of 1928. To increase its rather low ridership, second-class passengers were allowed on board. The timetable was also modified. The train's slots remained in the evening for the outbound journey (Paris 5:27 PM - Vichy 10:20 PM) and in the morning for the return journey (Vichy 9:15 AM - Paris 2:34 PM). A single Pullman train made the round trip each day, with two Pullman trains serving the Boulogne section. As a guide, in addition to the first-class ticket, passengers had to pay a supplement of 66 francs (49 francs in second class).

En 1929, il demeure proposé entre le 15 juin et le 19 septembre. Son départ de Paris a été avancé à 17 h 15 pour une arrivée à Vichy dès 22 h 15. Cette périodicité est reprise en 1930.

En 1927, la composition initiale du convoi comprend deux couplages de Pullman complétés par deux fourgons ; un couplage facultatif peut être ajouté à la rame en cas de fort trafic. Un couplage effectuant le parcours de Boulogne à Vichy est remis dans la rame des rapides n° 72 dans le sens nord - sud et n° 7 au départ de la capitale. Les échanges entre les deux gares parisiennes se font là-encore par les voies de la Petite Ceinture. Un laps de temps d'une trentaine de minutes suffit pour remodeler le train en gare de Paris-Lyon. Les effectifs de la CIWL affectés à ce train comprennent les voitures suivantes : In 1929, it remained in service between June 15 and September 19. Its departure from Paris was brought forward to 5:15 p.m. for an arrival in Vichy at 10:15 p.m. This schedule was repeated in 1930.

In 1929, it continued to run between June 15 and September 19. Its departure from Paris was brought forward to 5:15 p.m. for an arrival in Vichy at 10:15 p.m. This schedule was maintained in 1930.

In 1927, the initial train composition consisted of two Pullman cars coupled together with two baggage cars; an optional coupling could be added to the train in case of heavy traffic. A coupling operating the Boulogne to Vichy route was added to the express trainset No. 72 in the northbound direction and No. 7 departing from the capital. Interchanges between the two Parisian stations were again made via the Petite Ceinture railway. A period of about thirty minutes was sufficient to reconfigure the train at the Gare de Lyon. The CIWL staff assigned to this train included the following carriages: In 1929, it remained in service between June 15 and September 19. Its departure from Paris was brought forward to 5:15 p.m. for an arrival in Vichy at 10:15 p.m. This schedule was repeated in 1930.

- type Flèche d'Or comp.: n° 4046, 4047, 4074 à 4077 et 4086,
- type Flèche d'Or avec cuisine comp.: n° 4035 à 4037 et 4059 à 4065,
- type Etoile du Nord : n° 4127 et 4128.
- type Etoile du Nord avec cuisine : n° 4107 et 4108.

4 LONDRES-VICHY PULLMAN 4			
Train de Luxe composé de Voitures-Salons			
1 ^{re} classe entre BOULOGNE-PARIS			
et 1 ^{re} et 2 ^e classe entre PARIS-VICHY			
*Voiture Salon-Buffer de la C ^{ie} Pullman Ltd de Londres à Folkestone et vice versa. — Supplément : 3 sh. 6 d.			
SERVICE DU 15 JUIN AU 19 SEPTEMBRE			
DERNIER DÉPART : LE 19 SEPTEMBRE			
Kilo-	Trains 72J-72	Arr.	Dép.
mètres	P-51		
—	London (Victoria)	—	9 00
—	Folkestone	10 44	—
—	Boulogne (Maritime)	—	13 00
1	(Ville)	13 05	13 06
28	Etaples (Le Touquet)	13 29	13 32
255	Paris (Nord)	16 00	16 18
272	(P.-L.-M.)	16 54	17 15
392	Montargis. . . .	18 51	18 54
526	Nevers.	20 32	20 38
586	Moulines	21 22	21 23
627	Saint-Germain-des-Fossés	21 54	21 55
637	Vichy.	22 06	—

DERNIER DÉPART : LE 20 SEPTEMBRE			
Kilo-	Trains P. 52-J-7-7	Arr.	Dép.
mètres	Nord		
—	Vichy.	—	9 16
—	Saint-Germain-des-Fossés	9 28	9 29
—	Moulines	10 01	10 02
—	Nevers.	10 49	10 55
—	Montargis. . . .	12 35	12 38
—	Paris (P.-L.-M.)	14 17	15 05
—	(Nord)	15 35	16 00
—	Etaples (Le Touquet)	18 23	18 26
—	Boulogne (Ville)	18 49	18 51
—	(Maritime)	18 56	—
—	Folkestone	—	21 05
—	London (Victoria)	22 50	—

Entre Paris et Vichy le train ne prend que les voyageurs à destination de Vichy dans la limite des places disponibles

Ce train prend à Vichy les voyageurs pour Paris et au delà et dans la limite des places disponibles à tous les points d'arrêt les voyageurs pour Paris et au delà.

Été 1930

Suite à la crise économique, ce convoi Pullman n'est plus remis en service après le 19 septembre 1930. L'année suivante, des relations directes sont toutefois maintenues grâce à un couplage isolé de Pullman intégrant les compositions des rapides n° 7 et 72 sur le Nord, puis des trains n° 1003 et 1004 sur le PLM. Cet acheminement perdure jusqu'en septembre 1939. Il reprend après la Seconde Guerre mondiale en 1946 pour être supprimé l'année suivante. Une voiture Pullman est ensuite intégrée dans les rapides n° 1103-1104 entre Paris-Lyon et Clermont-Ferrand de 1948 à 1949.

Following the economic crisis, this Pullman train was not put back into service after September 19, 1930. The following year, however, direct services were maintained thanks to a single Pullman coupling, incorporating the trainsets of express trains Nos. 7 and 72 on the Nord line, and then trains Nos. 1003 and 1004 on the PLM line. This service continued until September 1939. It resumed after the Second World War in 1946, only to be discontinued the following year. A Pullman car was then incorporated into express trains Nos. 1103 and 1104 between Paris-Lyon and Clermont-Ferrand from 1948 to 1949.

Annexe sur les matériels CIWL Annex of CIWL carriages used

Eté 1927 :

- Boulogne - Vichy WPC n° 4059 à 4061, WP n° 4074, 4075,
- Paris - Vichy WPC n° 4062 à 4064, WP n° 4076, 4077, 4086,
- F n° 1164 à 1166,

Eté 1928 :

- Boulogne - Vichy du 15 juin au 19 septembre WPC n° 4036, 4037, 4060,
- Boulogne - Vichy du 15 juin au 19 septembre WP n° 4046, 4047,
- Paris - Vichy WPC 2^{ème} classe n° 4107, 4108,
- Paris - Vichy WP 2^{ème} classe n° 4127, 4128,
- Paris - Vichy F n° 1073, 1074, 1163.

Eté 1929 :

- Boulogne - Vichy WPC n° 4039, 4040,
- Paris - Vichy WP n° 4148, 4149,
- Paris - Vichy WPC 2^{ème} classe n° 4094, 4096,
- Paris - Vichy F n° 1077, 1163.

Eté 1930 :

- Boulogne - Vichy WPC n° 4038,
- Boulogne - Vichy WP n° 4045, 4046,
- Paris - Vichy WP n° 4160, 4162,
- Paris - Vichy WPC 2^{ème} classe n° 4094, 4096,
- Paris - Vichy F n° 1229, 1230, 1077, 1314.

Eté 1931 : Rapide n° 1003-1004 (du 8 juin au 15 septembre)

- Paris - Vichy WPC n° 4134 à 4136,
- Paris - Vichy WP n° 4162 à 4164,

Eté 1932 : Rapide n° 1003-1004 (du 8 juin au 14 septembre)

- Paris - Vichy WPC n° 4140 à 4142,

Eté 1933 : Rapide n° 1003-1004 (du 8 juin au 14 septembre)

- Paris - Vichy WPC n° 4140, 4141,

Eté 1934 : Rapide n° 1003-1004 (du 8 juin au 29 septembre)

- Paris - Vichy WPC n° 4142, 4146, 4147,
- Paris - Vichy WP n° 4151,

Eté 1935 : Rapide n° 1003-1004,
- Paris - Vichy WP n° 4160 à 4162,

Eté 1936 : Rapide n° 1003-1004,
- Paris - Vichy WP n° 4160 à 4162,

Eté 1937 : Rapide n° 1003-1004,
- Paris - Vichy WP n° 4148, 4150, 4151, 4156,

Eté 1938 : Rapide n° 1003-1004 (du 8 juin au 29 septembre),
- Paris - Vichy WP n° 4148, 4150, 4151, 4156,

Eté 1939 : Rapide n° PVC-CVP (du 1^{er} juin au 30 septembre),
- Paris - Vichy WP n° 4148, 4150, 4151, 4156,

Annexe sur les compositions

Composition au service de l'été 1928 du « Londres-Vichy-Pullman-Express » :

- 231 Pacific PLM Paris-Lyon - Vichy,
- 1 F Paris - Vichy,
- 1 WP 1^{ère} classe, 1 WPC 1^{ère} classe Boulogne - Vichy,
- 1 WPC 2^{ème} classe, 1 WP 2^{ème} classe, 1 F Paris - Vichy.

Composition au service de l'été 1935 du Rapide n° 1003 :

- 231 G Paris - Clermont-Ferrand,
- 1 Dd2i, 1 A3Byfi OCEM Paris - Royat,
- 1 A3B5yfi OCEM Paris - Clermont-Ferrand,
- 1 A3B5yfi OCEM Paris - Châtelguyon (pour train n° 3975 à Riom),
- 1 B9yfi OCEM, 1 A8yfi OCEM (à partir du 8 juin), 1 A6Lyf PLM (jusqu'au 7 juin), 1 WR, 1 WP 1^{ère} classe (du 8 juin au 29 septembre) Paris – Vichy.

« Nord-Sud-Brenner-Express » and « Egypte-Express »

by Jean-Marc Dupuy

Grâce au lancement le 9 mai 1896 du « Nord-Express », la capitale de l'empire Allemand est incluse dans le réseau de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). En novembre 1897, la ville de Berlin est desservie par une deuxième relation de luxe. Cet événement fait suite à la création, cette fois en direction du sud et de l'Italie, d'un train prenant l'appellation de « Nord-Sud-Brenner-Express ». Cette décision a été entérinée lors des deux Conférences Européennes des Horaires (CEH) s'étant déroulées en 1896, tout d'abord à Genève, puis à Vienne.

With the launch of the Nord-Express on May 9, 1896, the capital of the German Empire was included in the network of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). In November 1897, Berlin was served by a second luxury train. This followed the creation of a

train, this time heading south towards Italy, called the Nord-Sud-Brenner-Express. This decision was ratified at the two European Timetable Conferences (CEH) held in 1896, first in Geneva, then in Vienna.

Si les missions assurées par le « Nord-Express » en font un train plutôt politique, reliant entre eux les centres importants de Londres, Paris, Berlin et Saint-Pétersbourg, cette nouvelle liaison est principalement destinée aux touristes fortunés. Elle répond ainsi aux rêves ancestraux des riches allemands souhaitant descendre vers les régions méridionales où il fait plutôt doux en hiver et au début du printemps.

While the services provided by the "Nord Express" made it a rather political train, linking the important centers of London, Paris, Berlin, and Saint Petersburg, this new connection was primarily intended for wealthy tourists. It thus fulfilled the age-old dreams of rich Germans wishing to travel south to the milder winters and early springs.

Pour satisfaire les besoins croissants d'évasion d'une clientèle aisée et pendant les cinq années suivantes, la CIWL met ensuite en service et dans la foulée du « Nord-Sud-Brenner-Express », le « Riviera-Express » en 1900, puis le « Berlin-Naples-Express » en 1902. Un projet commun à la CIWL et aux Chemins de fer prussiens (KPEV) avait même été présenté dès 1898 ; il s'agissait d'établir une relation directe de luxe entre Berlin et Milan avec un transit par Francfort-sur-le-Main, Bâle et le Gothard ; il avait cependant rencontré l'opposition des Chemins de fer du Gothard.

To satisfy the growing desire for leisure among affluent customers, and over the next five years, the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) launched the "Riviera Express" in 1900, following the success of the "Nord-Sud-Brenner Express," and then the "Berlin-Naples Express" in 1902. A joint project between the CIWL and the Prussian State Railways (KPEV) had even been proposed as early as 1898; this project aimed to establish a direct luxury service between Berlin and Milan, with a stopover in Frankfurt am Main, Basel, and the Gotthard Pass. However, it met with opposition from the Gotthard Railways.

Un second convoi de la CIWL au départ de Berlin - A second CIWL train departs from Berlin

La naissance du « Nord-Sud-Brenner-Express » a lieu le 15 novembre 1897. Les Directions des divers réseaux allemands, et en premier lieu celle de Berlin, voulaient initialement diriger ce convoi vers Naples où à défaut vers le port de Brindisi sur l'Adriatique. Dans ce dernier, des correspondances par paquebots, vers notamment les Indes, sont possibles. En provenance de Calais et de Londres, le « Peninsular-Express » se rend déjà dans cette ville. Devant le refus catégorique des Chemins de fer italiens, ces deux destinations envisagées ne peuvent être atteintes et l'on doit se contenter d'un parcours limité tous les jours à Vérone, ville à une cinquantaine de kilomètres de la gare frontière se situant alors à Ala (limite des réseaux ferroviaires italien et autrichien d'avant novembre 1918).

The "North-South Brenner Express" was born on November 15, 1897. The management of the various German railway networks, and primarily that of Berlin, initially wanted to direct this train to Naples or, failing that, to the port of Brindisi on the Adriatic Sea. From Brindisi, connections by steamship, notably to India, were possible. The "Peninsular Express" already served Brindisi from Calais and London. Due to the categorical refusal of the Italian Railways, these two planned destinations could not be reached, and

the service was limited to a daily run to Verona, a city about fifty kilometers from the border station then located at Ala (the boundary between the Italian and Austrian railway networks before November 1918).

NORD-SUD-BRENNER-EXPRESS 565 1198

*Il faut 3 trains en route, 1 train de réserve à Berlin,
1 W.L. et 1 fourgon à Vérone, 1 W.L. à Munich.
TOTAL: 10 W.L.; 4 W.R.; 9 Fourgons.*

	<i>Voitures en service</i>	<i>Voitures en réserve</i>	<i>Remarques</i>
<i>W.L.</i>	<i>553, 554, 555, 556, 557, 558,</i>	<i>519 à Vérone, 559 à Munich, 524, 525, à Berlin,</i>	<i>558, 559, sortent des usines Klett en Mai.</i>
<i>W.R.</i>	<i>491, 492, 493,</i>	<i>473,</i>	<i>Il manque 1 W.R.</i>
<i>Fourgons,</i>	<i>1089, 1090, 1091, 1092, 1097, 1098,</i>	<i>1099, 1100, à Berlin, 1072 à Vérone,</i>	

Parc CIWL affecté au train (document collection Gérard Coudert)

Le « Nord-Sud-Brenner-Express » circule tout d’abord pendant le service de l’hiver entre le 15 novembre 1897 et le 30 avril 1898. Il quitte quotidiennement la gare berlinoise d’Anhalt à 23 h 45 pour atteindre Vérone la soirée suivante à 19 h 07 et après un parcours long de 1 108 km. Son mouvement d’équilibre en repart à 10 h 45 pour une arrivée à Berlin le lendemain matin dès 7 h 00. La gestion de ce train est assurée par la Direction générale des Chemins de fer royaux de Bavière ayant son siège à Munich. Il dessert notamment Leipzig, Bayreuth, Hof, Ratisbonne, Munich, Kufstein, Innsbruck et le Brenner.

The "North-South Brenner Express" initially operated during the winter season between November 15, 1897, and April 30, 1898. It departed Berlin's Anhalt station daily at 11:45 PM, arriving in Verona the following evening at 7:07 PM after a journey of 1,108 km. Its return journey departed Verona at 10:45 AM, arriving back in Berlin the next morning at 7:00 AM. The train was managed by the General

Directorate of the Royal Bavarian Railways, headquartered in Munich. It served, among other destinations, Leipzig, Bayreuth, Hof, Regensburg, Munich, Kufstein, Innsbruck, and the Brenner Pass.

20		Treno di lusso NORD-SUD BRENNER Express		
		fra		
BERLINO MILANO e CANNES				
(via Monaco-Ala-Verona-Genova)				
composto di soli Sleeping-Cars e di una carrozza-ristorante				
NS		(15 novembre 1899)		
		SN		
giornaliero (1)	22 15	part. BERLINO (Ora Europa Centrale).....	arr. 8 15	giornaliero (2)
	8 40	arr. Monaco.....	part. 22 4	
	8 50	part. Innsbruck.....	arr. 21 55	
	11 36	arr. Innsbruck.....	part. 18 57	
	11 41	part. Verona P. V. ●.....	arr. 18 52	
	18 0	arr. Verona P. V. ●.....	part. 11 55	
	18 10	part. Milano.....	arr. 11 45	
	20 50	arr. Milano.....	part. 9 25	
	21 15	part. Genova P. P.....	arr. 8 56	
	0 47	arr. Genova P. P.....	part. 5 25	
	2 20	part. Pegli.....	arr. 5 11	
	2 40	arr. Pegli.....	part. 4 51	
	5 11	arr. Alassio.....	part. 2 12	
	6 40	arr. S. Remo.....	part. 0 42	
6 50	part. S. Remo.....	arr. 0 34		
7	arr. Ospedaletti.....	part. 0 25		
7 14	arr. Bordighera.....	part. 0 13		
7 28	arr. Ventimiglia.....	part. 0 2		
7 10	part. Ventimiglia.....	arr. 22 44		
7 30	arr. Mentone (Ora di Parigi).....	part. 22 24		
7 46	arr. Montecarlo.....	part. 22 8		
8 23	arr. Nizza.....	part. 21 30		
8 49	part. Nizza.....	arr. 21 10		
9 23	arr. Cannes (2).....	part. 20 34		

(1) In partenza da Milano per Cannes al mercoledì e sabato a cominciare dal 2 dicembre.
(2) In partenza da Cannes per Milano al giovedì e domenica a cominciare dal 3 dicembre.

Nei treni NS ed SN il numero dei posti è limitato. Vi sono ammessi verso pagamento delle soprattasse stabilite: a) i viaggiatori muniti di biglietti di 1^a classe a tariffa intera di treno diretto nonché i ragazzi paganti la metà di detta tariffa; b) i portatori di biglietti di 1^a classe circolari e di congiunzione combinati e ad itinerario combinabile; c) i Senatori ed i Deputati verso presentazione della rispettiva tessera; d) i biglietti di andata e ritorno internazionali. Sono escluse tutte le altre categorie di viaggiatori, come pure i possessori di biglietto d'abbonamento. Nel percorso italiano fanno servizio viaggiatori e bagagli per detti treni le stazioni di Verona P. V., Milano, Genova, Pegli, Alassio, S. Remo, Ospedaletti, Bordighera e Ventimiglia. Le stazioni di Verona e Milano non sono abilitate al rilascio di biglietti per percorso Verona-Milano.

● Il primo treno da Verona a Milano si effettuò il 15 novembre, e quello da Milano a Verona il 16.

VISITA DOGANALE. — La visita doganale dei bagagli al confine sarà operata nei treni stessi, verso pagamento della soprattassa all'uopo stabilita.

I posti nei treni di lusso possono essere prenotati fino ad un'ora prima della partenza dei treni presso le Agenzie della **Società Internazionale delle vetture con letti** in:

GENOVA, alla Stazione e Agenzia Gondrand, via Roma. — **MILANO**, alla Stazione Centrale, nonché alle Agenzie Gondrand, Galleria V. E., T. Cook e Son, via Manzoni, e al Grand Hôtel Milan.

Per i posti prenotati le Agenzie suddette riscuotono un diritto di locazione di L. 1 per le soprattasse inferiori a L. 20, e di L. 1,50 per quelle superiori.

Successivamente i posti sono distribuiti alle Stazioni (come in ogni tempo in tutte le altre località), senza pagamento del diritto suddetto.

Horaires 15 novembre 1899 (Fondazione FS)

Compte tenu du relief des zones traversées, la section bavaroise entre Ratisbonne et Munich est celle des meilleures vitesses moyennes ; il en est d'ailleurs de même pour les autres relations les plus rapides entre Berlin et Munich. Au tournant du siècle, on utilise la ligne dite du Frankenwald passant par Halle, Saalfeld, Probstzella, Bamberg, Nuremberg et Munich. On a aussi envisagé un transit identique pour l'autre convoi de luxe « Berlin-Naples-Express », mais on préféra continuer à lui faire desservir Regensburg (Ratisbonne) par l'itinéraire d'origine.

Given the topography of the areas traversed, the Bavarian section between Regensburg and Munich offers the best average speeds; the same is true for the other fastest routes between Berlin and Munich. At the turn of the century, the so-called Frankenwald line, passing through Halle, Saalfeld, Probstzella, Bamberg, Nuremberg, and Munich, was used. A similar transit route was also considered for the other luxury train, the "Berlin-Naples Express," but it was decided to continue serving Regensburg (Regensburg) via its original route.

Au début de son exploitation, le convoi se compose d'un fourgon avec cuisine, d'une voiture-restaurant, de deux voitures-lits et d'un fourgon postal. Sa fréquentation est toutefois assez restreinte. Le journal (Münchner Neueste Nachrichten du jeudi 16 décembre 1897) relate ainsi que le convoi arrivant de Berlin le 13 décembre précédent n'avait pas un seul voyageur à son bord, celui du retour ayant toutefois quatre passagers. Ce même journal indique aussi des retards assez conséquents lors des passages en gare Munich.

At the start of its operation, the train consisted of a van with a kitchen, a dining car, two sleeping cars, and a mail van. However, its ridership was quite limited. The newspaper (Münchner Neueste Nachrichten of Thursday, December 16, 1897) reported that the train arriving from Berlin on December 13 had not a single passenger on board, while the return train had four. The same newspaper also noted significant delays at Munich station.

Pour l'été 1898, le « Nord-Sud-Brenner-Express » est prolongé les lundis, mercredis et vendredis en direction de Milan, tandis qu'il reste limité à Vérone les quatre autres journées. Les négociations avec les diverses compagnies des Chemins de fer italiens ayant abouti, il est dirigé les samedis vers Gênes, Rome et Naples au service de l'hiver 1898-1899 en étant attelée à un express intérieur italien (retour de Naples les lundis et de Milan les mardis, jeudis et samedis).

For the summer of 1898, the "Nord-Sud-Brenner-Express" was extended on Mondays, Wednesdays, and Fridays towards Milan, while remaining limited to Verona on the other four days. Following successful negotiations with the various Italian railway companies, it was extended on Saturdays to Genoa, Rome, and Naples for the winter of 1898-1899, coupled to an Italian domestic express (returning from Naples on Mondays and from Milan on Tuesdays, Thursdays, and Saturdays).

Toutefois, devant la faible fréquentation du prolongement vers Rome et Naples, cette dernière course est limitée à Milan, puis à Vérone à l'été 1899. Sujets à des critiques pour l'heure tardive de départ à Berlin, les horaires du train ont été déplacés. A compter du 2 décembre 1899, le convoi quitte désormais la capitale impériale du Reich à 22 h 15 pour arriver le lendemain à Vérone à 18 h 00. Le retour est lui aussi réaménagé dans un sillon Vérone 12 h 00 - Berlin 8 h 15.

However, due to low ridership on the extension to Rome and Naples, this service was limited to Milan, and then to Verona in the summer of 1899. Subject to criticism for the late departure time from Berlin, the train schedule was changed. From December 2, 1899, the train now departed the imperial capital of the Reich at 10:15 p.m., arriving the following day in Verona at 6:00 p.m. The return journey was also reorganized, with a Verona 12:00 p.m. - Berlin 8:15 a.m.

Pendant cette saison de l'hiver 1899-1900, le « Nord-Sud-Brenner-Express » est prolongé quotidiennement jusqu'à Milan. De plus, les mercredis et les samedis, deux véhicules de la CIWL continuent leurs courses vers Gênes, San Remo, Nice et Cannes (1 628 km) sur la Riviera française. Devant le succès de cette formule, la périodicité de cette relation devient ensuite trihebdomadaire (les lundis, mercredis et samedis), puis même quotidienne à partir du service de l'hiver 1906-1907. Les périodes de mises en route du prolongement de Milan vers Cannes se situent le plus souvent du début du mois de décembre jusqu'au milieu du mois de mai.

During the winter season of 1899-1900, the "Nord-Sud-Brenner-Express" was extended daily to Milan. In addition, on Wednesdays and Saturdays, two CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) trains continued their service to Genoa, San Remo, Nice, and Cannes (1,628 km) on the French Riviera. Given the success of this service, the frequency increased to three times a week (Mondays, Wednesdays, and Saturdays), and then even daily starting with the winter of 1906-1907. The extended service from Milan to Cannes typically ran from the beginning of December until mid-May.

L'année 1902 voit l'incorporation d'une troisième voiture-lits facultative, qui est mise en marche du 1^{er} février au 15 mai suivant. Elle est détachée en gare de Bozen (Bolzano) pour se rendre vers la station climatique de Meran (Merano). Les effectifs nécessaires à la formation du train se composent alors de seize voitures-lits n° 553 à 567 et 700, sept voitures-restaurant n° 493, 568, 570, 571, 573, 735 et 753 et de douze fourgons n° 1065, 1066, 1089 à 1093, 1097 à 1100 et 1119.

The year 1902 saw the addition of a third optional sleeping car, which operated from February 1st to May 15th. It was detached from Bozen (Bolzano) station to travel to the health resort of Merano. The train's carriages then consisted of sixteen sleeping cars (nos. 553 to 567 and 700), seven dining cars (nos. 493, 568, 570, 571, 573, 735 and 753), and twelve baggage cars (nos. 1065, 1066, 1089 to 1093, 1097 to 1100 and 1119).

**Treno di lusso NORD-SUD BRENNER Express fra
BERLINO - MONACO - MILANO - CANNES**
(via Monaco-Ala-Verona-Genova)
composto di soli Sleeping-Cars e di una carrozza-ristorante

20 (30 novembre 1905)

N. S. N.		Km.		N. S. N.	
N. S. N.	Km.	N. S. N.	Km.	N. S. N.	Km.
22 25	part.	BERLINO	1634	arr.	5 3
0 44	part.	Lipsia	1461	arr.	5 45
8 20	part.	Monaco	979	arr.	22 3
9 53	part.	Kufstein	889	arr.	18 50
11 15	part.	Innsbruck	807	arr.	14 52
15 6	part.	Bolzano	674	arr.	13 4
17 3	part.	Ala	578	arr.	11 45
18 15	part.	Verona P. V.	523	arr.	9 25
20 55	part.	MILANO	373	arr.	5 10
21 28	part.	Genova P. P. *	222	part.	4 47
1 15	arr.	Pegli *	212	part.	3 27
2 14	arr.	Savona *	178	part.	1 57
3 50	arr.	Alasio *	130	part.	0 47
5 5	arr.	S. Remo	84	part.	0 40
6 28	arr.	Spedaletti	78	part.	0 32
7 4	arr.	Bordighera	72	part.	0 21
7 17	arr.	Ventimiglia	67	part.	0 10
7 35	arr.	Mentone	55	part.	22 38
7 41	arr.	Montecarlo	48	part.	21 59
8	arr.	Nizza	34	part.	21 26
8 25	arr.	CANNES	»	part.	20 40

ore 22 30 Berlino-Milano
» 35 51 Berlino-Cannes

Durata del viaggio Berlino-Milano ore 34 38
Milano-Berlino » 22 38

AVVERTENZE. — La tariffa generale per i viaggi col treno di lusso e per il percorso italiano di L. 0.1392 per ogni viaggiatore e chilometro, di conformità all'art. 13 delle Tariffe e Condizioni per trasporti. Non si distribuiscono tuttavia biglietti speciali in base a detta tariffa, ma i biglietti di 1^a classe delle categorie seguenti sono validi anche per i treni di lusso verso pagamento del supplemento di L. 0.015 per viaggi e km. da effettuarsi insieme a quello della soprattassa speciale per i posti di lusso. — Nei treni NS ed SN il numero dei posti è limitato. Vi sono ammessi per e da tutte le stazioni di fermata indicate, i soli viaggiatori muniti di biglietto di 1^a classe di una delle categorie seguenti e che hanno inoltre pagato il supplemento e la soprattassa per l'uso dei posti nelle vetture di lusso: a) a tariffa ordinaria di treno diretto, compresi i Senatori e Deputati; nonché i ragazzi viaggianti a metà prezzo; b) ad itinerario combinato o combinabile in servizio interno ed internazionale; c) ed in via di esperimento i biglietti di andata e ritorno e di abbonamento ordinario o speciale, ma soltanto dopo soddisfatte le domande degli altri viaggiatori e quindi l'esclusione per essi della facoltà della prenotazione dei posti.

* È escluso il servizio locale fra Genova e Pegli, Genova e Savona, Pegli e Savona, Savona ed Alasio. **VISITA DOGANALE.** — La visita doganale dei bagagli al confine sarà operata nei treni stessi, verso pagamento della soprattassa all'uopo stabilita.

I posti nei treni di lusso possono essere prenotati (salvo le eccezioni sopra accennate) fino ad un'ora prima della partenza dei treni, presso le Agenzie della Società Internazionale delle vetture con letti a: **VENEZIA**, in Stazione e presso l'Agenzia De Paoli in Piazza San Marco; — **VERONA**, in Stazione; — **GENOVA**, in Stazione ed all'Agenzia Gondrand (Galleria Mazzini, 41 rosso); — **MILANO**, all'Agenzia centrale della Società presso il Grand Hôtel Milan; alla Stazione Centrale, nonché alle Agenzie Gondrand, Galleria Vittorio Emanuele, T. Cook e Son, via Manzoni, 7; — **S. REMO**, signor Benecke, via Vittorio Emanuele, 15; — **BORDIGHERA**, signor Berry, Casa Babatta; o **VENTIMIGLIA**, alla Stazione.

Per i posti prenotati le Agenzie suddette riscuotono un diritto di locazione di L. 3 per i posti per destinazioni estero e di L. 1,50 per quelli per destinazioni italiane. Successivamente i posti sono distribuiti alle Stazioni come in ogni tempo in tutte le altre località, senza il pagamento del diritto suddetto.

Horaires 30 novembre 1905
(Fondazione FS)

Treno di lusso giornaliero NORD-SUD BRENNER Express fra BERLINO-MONACO-VERONA-(Venezia)-MILANO-(Cannes)
(via **Monaco-Ala-Verona**), composto di soli Sleeping-Cars e di una carrozza-ristorante

(15 novembre 1907)

		NS						NS	
		dis.		Km				dis.	
		Km						Km	
	part.	1633	arr.	8	5				
	part.	1461	arr.	5	38				
	part.	979	arr.	22	5				
	part.	880	arr.	20	29				
	part.	807	arr.	18	50				
	part.	674	arr.	14	55				
	part.	578	arr.	13	4				
	part.	523	part.	11	55				
	part.	1110	arr.	11	20				
	part.	1226	part.	9	15				
	part.	1110	arr.	11	45				
	part.	1260	part.	9	25				
	part.	1411	arr.	8	50				
	part.	1421	arr.	5	20				
	arr.	1455	part.	4	25				
	arr.	1503	part.	3	25				
	arr.	1526	part.	2	5				
	arr.	1549	part.	1	24				
	arr.	1555	part.	0	48				
	arr.	1561	part.	0	40				
	arr.	1566	part.	0	32				
	arr.	1578	part.	0	21				
	arr.	1585	part.	0	10				
	arr.	1602	part.	22	37				
	arr.	1633	part.	22	18				
	arr.		part.	21	59				
	arr.		part.	21	26				
	arr.		part.	20	40				

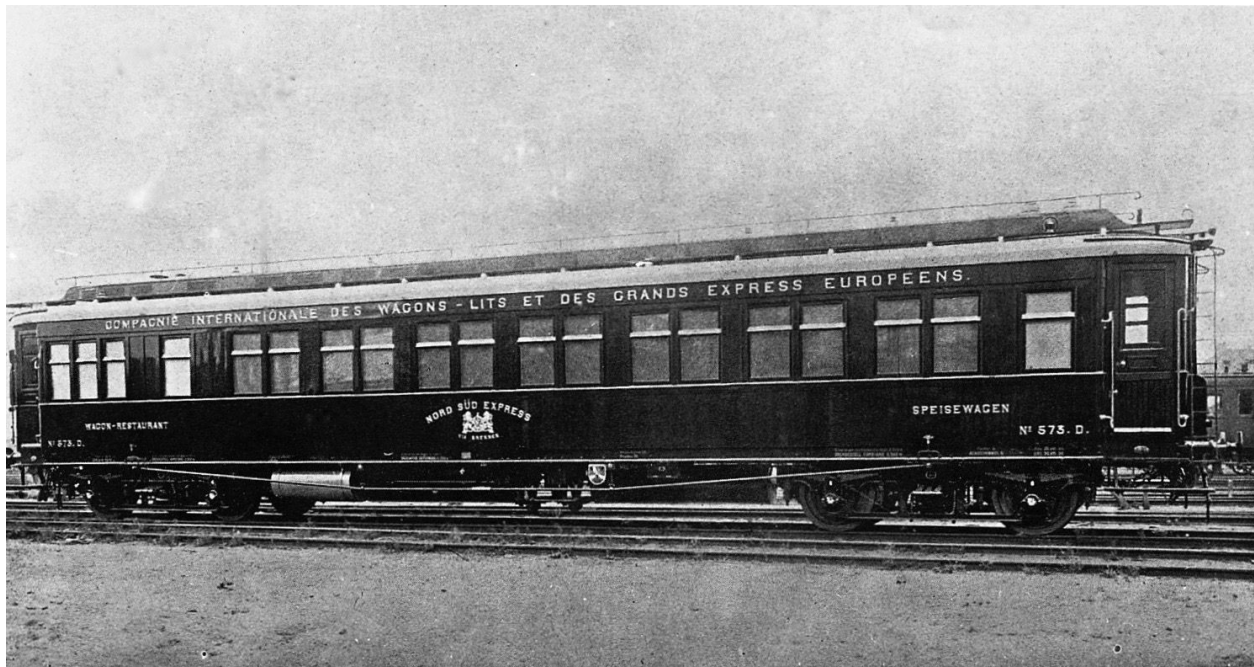
Si effettua tutto l'anno da BERLINO a VERONA e dal 1° ottobre fino a nuovo avviso da VERONA a MILANO.
 N.B. Da Milano per Cannes si effettua dal 1° dicembre 1907 al 15 maggio 1908.
 Si effettua tutto l'anno da VERONA a BERLINO e dal 1° ottobre fino a nuovo avviso da MILANO a VERONA.
 N.B. Da Cannes per Milano si effettua dal 2 dicembre 1907 al 16 maggio 1908.

Durata del viaggio...
 Berlino-Venezia ore 21 5
 Berlino-Milano » 21 55
 Berlino-Cannes » 36 36

Durata del viaggio...
 Cannes-Berlino ore 34 30
 Milano-Berlino » 22 40
 Venezia-Berlino » 22 50

■ Soppresso fra Verona P. V. e Venezia dal 1° ottobre 1907 fino a nuovo avviso.
 * E escluso il servizio locale fra Genova e Pegli, Genova e Savona, Pegli e Savona, Savona ed Alasio.
 N.B. — Per le avvertenze relative all'ammissione dei viaggiatori in questi treni di lusso vedasi a pag. 18.

Horaires octobre 1907 (Fondazione FS)



WR 573 (MAN 1897) Voitures-restaurant pour le Nord Süd Brenner Express (French Railways Society – G.P. Keen coll.)

En avril 1907, à titre d'essai, le « Nord-Sud-Brenner-Express » se voit même adjoindre une voiture-salon de la CIWL sur le parcours de Munich à Vérone. Ensuite du 17 mai au 1^{er} octobre 1907, le train achemine aussi jusqu'à Vérone une voiture-lits assurant une relation depuis Berlin vers Venise. Il est de plus fusionné certains jours avec l'« Egypte-Express ». N'ayant rencontré un public suffisant pour être

suffisamment rentable, le véhicule direct pour la cité des doges est toutefois retiré des compositions dès le service de l'hiver 1909-1910. De ce fait, en 1909, l'on constate des variations dans le parc affecté au convoi avec désormais les présences dans les effectifs de dix voitures-lits n° 553 à 562, de six voitures-restaurant n° 568 à 573 et de dix-sept fourgons n° 1089 à 1093, 1095 à 1100, 1113, 1115, 1118, 1119, 1164 et 1165.

In April 1907, as a trial, the Nord-Sud-Brenner-Express even added a CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) lounge car to the Munich-Verona route. Then, from May 17 to October 1, 1907, the train also carried a sleeping car to Verona, operating a service from Berlin to Venice. Furthermore, it was sometimes combined with the Egypt-Express. Having failed to attract sufficient passengers to be profitable, the direct service to Venice was withdrawn from the timetable for the winter of 1909-1910. As a result, in 1909, there were variations in the fleet assigned to the convoy, with the presence in the fleet of ten sleeping cars No. 553 to 562, six restaurant cars No. 568 to 573 and seventeen vans No. 1089 to 1093, 1095 to 1100, 1113, 1115, 1118, 1119, 1164 and 1165.

Tempêtes et inondations
Gênes, 12 décembre.
De grands désastres ont été produits par les inondations sur les côtes et dans la province de Gênes.
A San Remo, le torrent San Francesco a emporté de nombreuses habitations, entraînant d'énormes blocs de rochers qui ont obstrué une partie du port. Il y a plusieurs victimes, des vallées inondées, et les pertes s'élèvent à de nombreux millions.
Le train de luxe reste bloqué près d'Alasio et les communications avec Gênes sont interrompues. En huit ou dix endroits, la voie ferrée est détruite.
A Porto Maurizio, un pont a été emporté, ainsi que plusieurs habitations.
A Bussana, un autre pont a été emporté. Le tunnel menace ruine.
A Savone, des maisons détruites ; à Roc-

caforte, près de Novi, un colossal éboulement d'une partie de montagne de cinq millions de mètres cubes, obstruant la route provinciale pour plusieurs semaines. On craint d'autres éboulements. Dans le val de Bisagno, près de Gênes, éboulement d'une colline de 200 mètres de hauteur et de 150 de largeur ; le village de Caprille, sur le versant de Monte-Antola, est sur le point de disparaître entièrement ; le pont de Ponte Decimo vient aussi d'être emporté.
Les pertes sont incalculables.
Le temps semble heureusement s'améliorer aujourd'hui. — EMILIO.

Le figaro du 14 décembre 1910 (Gallica-BNF)

Jusqu'au 30 avril 1912, le train circule à longueur d'année depuis Berlin vers Vérone ; il n'est ensuite mis en route que l'hiver jusqu'à Cannes avec toujours une voiture-lits Berlin - Meran. A cette époque, le train « Berlin-Tyrol-Rome-Express » a été lancé durant les mois de mai et de juin, puis en octobre et en novembre. De ce fait, la relation de Berlin vers Vérone reste maintenue, sauf en plein été.

Until April 30, 1912, the train ran year-round from Berlin to Verona; thereafter, it only operated during the winter months as far as Cannes, always including a Berlin-Merano sleeping car. At that time, the Berlin-Tyrol-Rome Express train was launched during May and June, and later in October and November. Consequently, the Berlin-Verona service continued, except during the height of summer.

Les horaires ont été à nouveau quelque peu modifiés. A l'approche du conflit mondial, la capitale allemande est quittée à 22 h 32 pour une arrivée à Vérone dès 17 h 30, Cannes étant rallié le lendemain à 9 h 08 (heure de l'Europe occidentale). Pendant les saisons d'hiver 1912-1913 et 1913-1914, ce train est regroupé avec le « Vienne-Tyrol-Riviera-Express » sur le parcours entre Vérone et Cannes. Le 14 mai 1914, la gare de Cannes connaît hélas le dernier départ du « Nord-Sud-Brenner-Express » en partance pour la capitale allemande.

The timetable was slightly modified again. With the approach of the world war, the train departed the German capital at 10:32 PM, arriving in Verona at 5:30 PM, and reached Cannes the following day at 9:08 AM (Western European Time). During the winter seasons of 1912-1913 and 1913-1914, this train was combined with the Vienna-Tyrol-Riviera Express on the Verona-Cannes route. Sadly, on May 14, 1914, Cannes station witnessed the final departure of the North-South Brenner Express bound for the German capital.

36 BERLINO-MONACO-VERONA-MILANO-CANNES
NORD-SUD-BRENNER EXPRESS
 (Via Monaco-Ala-Verona)
 composto di sole CARROZZE a LETTI e di una CARROZZA RISTORANTE, Intercomunicanti.
 Carrozza a letti e carrozza-ristorante fra Berlino e Cannes.

NS	arr.	part.	STAZIONI	part.	arr.
22 32	part.	part.	Berlino (Stas. d'Anhalt)	10 30	arr.
0 41	arr.	part.	Lipsia (Stazione Centrale)	10 38	arr.
0 45	arr.	part.	Hof	10 41	arr.
0 52	arr.	part.	Regensburg	10 48	arr.
1 00	arr.	part.	Monaco (Stazione Centrale)	10 54	arr.
1 08	arr.	part.	Kufstein	10 58	arr.
1 14	arr.	part.	Innsbruck	11 01	arr.
1 27	arr.	part.	Brennero	11 08	arr.
1 35	arr.	part.	Franzensfeste	11 15	arr.
1 42	arr.	part.	Bolzano	11 22	arr.
1 52	arr.	part.	Trento	11 31	arr.
1 58	arr.	part.	Merl	11 38	arr.
2 05	arr.	part.	Ala	11 45	arr.
2 12	arr.	part.	Verona P. V.	11 52	arr.
2 20	arr.	part.	Milano Centrale	12 00	arr.
2 28	arr.	part.	Genova P. F. *	12 08	arr.
2 37	arr.	part.	Pegli *	12 15	arr.
2 44	arr.	part.	Savona Letimbro *	12 22	arr.
2 51	arr.	part.	Alasio *	12 29	arr.
2 58	arr.	part.	Porto Maurizio *	12 36	arr.
3 05	arr.	part.	S. Remo *	12 43	arr.
3 12	arr.	part.	Opedaliotti Ligure *	12 50	arr.
3 19	arr.	part.	Bordighera *	12 57	arr.
3 26	arr.	part.	Ventimiglia *	1 04	arr.
3 33	arr.	part.	Mentone-Garavan	1 11	arr.
3 40	arr.	part.	Montone	1 18	arr.
3 47	arr.	part.	Cabre-Roquebrune	1 25	arr.
3 54	arr.	part.	Monaco	1 32	arr.
4 01	arr.	part.	Cap-d'Al-La Turbie	1 39	arr.
4 08	arr.	part.	Beaulieu	1 46	arr.
4 15	arr.	part.	Nizza	1 53	arr.
4 22	arr.	part.	Antibo	2 00	arr.
4 29	arr.	part.	Cannes	2 07	arr.

ore 22 3 Berlino-Milano | DURATA DEL VIAGGIO | Milano-Berlino ore 32 53
 ore 35 36 Berlino-Cannes | Milano-Berlino | Milano-Cannes ore 32 52

* Non sono ammessi nei treni di lusso i Viaggiatori percorrenti le sole tratte Genova-Pegli, Genova-Savona, Pegli-Savona e Savona-Alasio e viceversa.
 Per l'effettuazione delle tratte fra S. Remo e Ventimiglia vengono rilasciati biglietti appositi per i treni di lusso, restando esclusi su dette tratte i portatori di biglietti di ogni altra specie.
 NB. — Per le altre Condizioni d'Ammissione dei Viaggiatori nei treni di lusso vedasi a pag. 71.
 65 Per i prezzi dei biglietti e dei relativi supplementi vedasi a pag. 459 (Carta verde) 62

Horaires 1913-1914 (Fondazione FS)

36 BERLINO-MONACO-VERONA-MILANO-CANNES
NORD-SUD-BRENNER EXPRESS
 (Via Monaco-Ala-Verona)
 composto di sole CARROZZE a LETTI e di una CARROZZA RISTORANTE, Intercomunicanti.
 Carrozza a letti e carrozza-ristorante fra Berlino e Cannes.

NS	arr.	part.	STAZIONI	part.	arr.
22 32	part.	part.	Berlino (Stas. d'Anhalt)	10 30	arr.
0 41	arr.	part.	Lipsia (Stazione Centrale)	10 38	arr.
0 45	arr.	part.	Hof	10 41	arr.
0 52	arr.	part.	Regensburg	10 48	arr.
1 00	arr.	part.	Monaco (Stazione Centrale)	10 54	arr.
1 08	arr.	part.	Kufstein	10 58	arr.
1 14	arr.	part.	Innsbruck	11 01	arr.
1 27	arr.	part.	Brennero	11 08	arr.
1 35	arr.	part.	Franzensfeste	11 15	arr.
1 42	arr.	part.	Bolzano	11 22	arr.
1 52	arr.	part.	Trento	11 31	arr.
1 58	arr.	part.	Merl	11 38	arr.
2 05	arr.	part.	Ala	11 45	arr.
2 12	arr.	part.	Verona P. V.	11 52	arr.
2 20	arr.	part.	Milano Centrale	12 00	arr.
2 28	arr.	part.	Genova P. F. *	12 08	arr.
2 37	arr.	part.	Pegli *	12 15	arr.
2 44	arr.	part.	Savona Letimbro *	12 22	arr.
2 51	arr.	part.	Alasio *	12 29	arr.
2 58	arr.	part.	Porto Maurizio *	12 36	arr.
3 05	arr.	part.	S. Remo *	12 43	arr.
3 12	arr.	part.	Opedaliotti Ligure *	12 50	arr.
3 19	arr.	part.	Bordighera *	12 57	arr.
3 26	arr.	part.	Ventimiglia *	1 04	arr.
3 33	arr.	part.	Mentone-Garavan	1 11	arr.
3 40	arr.	part.	Montone	1 18	arr.
3 47	arr.	part.	Cabre-Roquebrune	1 25	arr.
3 54	arr.	part.	Monaco	1 32	arr.
4 01	arr.	part.	Cap-d'Al-La Turbie	1 39	arr.
4 08	arr.	part.	Beaulieu	1 46	arr.
4 15	arr.	part.	Nizza	1 53	arr.
4 22	arr.	part.	Antibo	2 00	arr.
4 29	arr.	part.	Cannes	2 07	arr.

ore 22 3 Berlino-Milano | DURATA DEL VIAGGIO | Cannes-Berlino ore 34 32
 ore 35 36 Berlino-Cannes | Milano-Berlino | Milano-Cannes ore 32 52

* Non sono ammessi nei treni di lusso i Viaggiatori percorrenti le sole tratte Genova-Pegli, Genova-Savona, Pegli-Savona e Savona-Alasio e viceversa.
 Per l'effettuazione delle tratte fra S. Remo e Ventimiglia vengono rilasciati biglietti appositi per i treni di lusso, restando esclusi su dette tratte i portatori di biglietti di ogni altra specie.
 NB. — Per le altre Condizioni d'Ammissione dei Viaggiatori nei treni di lusso vedasi a pag. 71.
 65 Per i prezzi dei biglietti e dei relativi supplementi vedasi a pag. 451 (Carta verde) 62

Horaires été 1914 (Fondazione FS)

« Egypte-Express »

Münchener Neueste Nachrichten du vendredi 19 octobre 1906 :

Deux nouvelles liaisons vers l'Égypte.

Münchener Neueste Nachrichten, Friday, October 19, 1906:

Two new connections to Egypt.

Après les deux dernières décennies, l'Orient et en particulier l'Égypte ont été choisis dans une large mesure par les touristes et par ceux qui avaient besoin de loisirs comme destinations hivernales ; les liaisons entre l'Europe et la terre des pharaons ont continué de s'améliorer. Cependant, des progrès aussi importants que ceux de cette année 1906 n'ont jamais été enregistrés au cours d'une saison précédente. Au début de l'hiver, deux nouveaux itinéraires entreront en compétition : via Constanza et via Naples.

After the last two decades, the Orient, and Egypt in particular, has been a popular winter destination for tourists and those seeking leisure; connections between Europe and the land of the pharaohs have

continued to improve. However, progress as significant as that of 1906 has never been recorded in a previous season. At the beginning of winter, two new routes will compete: via Constanta and via Naples.

Sur la première route, les trains « Orient-Express » et les express roumains assurent des correspondances, tandis que sur l'autre, entre Berlin et Naples, un train spécial « Egypte-Express » via Munich avec un transfert de Naples à Alexandrie est proposé par le navire « Oceana » de la ligne Hamburg-America-Line. Les deux itinéraires bénéficieront d'un service hebdomadaire. L'heure de départ de Munich est fixée le mercredi à 10 h 25 (« Orient-Express »), et celui via Naples le mardi à 8 h 20 (« Egypte-Express »). Le voyage dure environ 122 heures via Constanza (arrivée au Caire lundi, 12 h 12), tandis que le second s'élève à environ 100 heures via Naples (arrivée au Caire le samedi, 12 h 15).

On the first route, the Orient Express and Romanian express trains offer connections, while on the other, between Berlin and Naples, a special Egypt Express train via Munich, with a transfer from Naples to Alexandria, is offered by the Hamburg-America Line's Oceana. Both routes will have weekly service. The departure time from Munich is set for Wednesdays at 10:25 a.m. (Orient Express), and the departure via Naples is on Tuesdays at 8:20 a.m. (Egypt Express). The journey takes approximately 122 hours via Constanta (arriving in Cairo on Monday at 12:12 p.m.), while the second route takes approximately 100 hours via Naples (arriving in Cairo on Saturday at 12:15 p.m.).

Une relation peu connue - A little-known relationship

Lors des CEH se déroulant successivement en 1906 à Brême puis à Dresde, la Compagnie Hamburg America Linie propose à la CIWL l'établissement d'une liaison ferroviaire donnant des correspondances sur ses navires. Après des études de faisabilité concernant une telle relation, un nouveau grand train de luxe peut naître.

Conformément au traité passé entre les deux parties, ce convoi partant de Berlin permet aux voyageurs de prendre le paquebot reliant Naples au port d'Alexandrie en Egypte. L'affiche publicitaire éditée par la compagnie maritime annonce à cette occasion :

During the European Railway Conferences (CEH) held successively in Bremen and Dresden in 1906, the Hamburg America Line proposed to the CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) the establishment of a rail link providing connections to its ships. Following feasibility studies for such a service, a new grand luxury train was launched.

In accordance with the agreement between the two parties, this train departing from Berlin allowed passengers to board the ocean liner connecting Naples to the port of Alexandria in Egypt. The advertising poster published by the shipping company announced the following:

« Envolez-vous vers l'Egypte avec un voyage terrestre dans un train de luxe offrant des voitures-lits ainsi qu'une voiture-restaurant et poursuivez la traversée de la Méditerranée dans un navire transatlantique de 8 000 tonnes propulsé par une double hélice. »

« Fly to Egypt with a land journey on a luxury train offering sleeping cars and a dining car, then continue your Mediterranean crossing on an 8,000-tonne transatlantic liner powered by a twin propeller. »

Au début, le navire à vapeur « Oceana » de la ligne Hambourg-America-Line s'acquitte de ce service, secondé ensuite par le « Princesse Victoria Louise » ; après 1910, un paquebot de la compagnie Nord Deutschen Lloyd lui succède. Lors de la saison d'hiver et jusqu'au début du mois d'avril, l'« Egypte-Express » est donc mis en marche une fois par semaine entre Berlin et Naples, le parcours s'élevant ici à 1 949 km. Son départ est fixé les lundis à Berlin et son retour depuis Naples est programmé les mercredis. Le sillon sud - nord est ensuite déplacé vers les samedis lors des deux derniers services précédant la guerre de 1914. Son lancement officiel a lieu le 7 janvier 1907 ; à Berlin, son départ est fixé à 22 h 25 pour une arrivée à Naples le troisième jour à 11 h 05. Le retour a lieu le même jour à 17 h 00 pour rallier la capitale allemande le surlendemain à 8 h 00. Le navire levant l'ancre les mercredis à 14 h 00 atteint Alexandrie les samedis vers 8 h 00.

Initially, the steamship "Oceana" of the Hamburg-America-Line operated this service, later joined by the "Princesse Victoria Louise"; after 1910, a passenger ship of the Nord Deutschen Lloyd company took over. During the winter season and until the beginning of April, the "Egypt Express" ran once a week between Berlin and Naples, a distance of 1,949 km. Its departure from Berlin was on Mondays, and its return from Naples was scheduled for Wednesdays. The south-north route was then moved to Saturdays for the last two services before the outbreak of war in 1914.

Its official launch took place on January 7, 1907. In Berlin, its departure is scheduled for 22:25 for an arrival in Naples on the third day at 11:05. The return trip takes place the same day at 17:00 to reach the German capital the day after tomorrow at 8:00. The ship sets sail on Wednesdays at 14:00 and reaches Alexandria on Saturdays around 8:00.

Par économie, les deux voitures-lits et le fourgon postal de l'« Egypte-Express » sont raccordés au « Nord-Sud-Brenner-Express » sur le trajet de Berlin à Vérone. Dans cette gare, les deux tranches sont recomposées. Le « Nord-Sud-Brenner-Express » part le premier pour les directions de Milan, Gênes, Nice et de Cannes. Dix minutes plus tard, c'est au tour de l'« Egypte-Express ». Sa composition s'est alors renforcée d'un fourgon à bagages et d'une voiture-restaurant allant jusqu'au terminus napolitain. Le convoi transite ensuite par Modène, Bologne, Florence et Rome. Le matériel est utilisé en pool avec celui nécessaire au « Nord-Sud-Brenner-Express » ; l'effectif comprend alors les voitures-lits n° 553 à 567 et n° 747 à 752, les voitures-restaurant n° 568 à 573, les fourgons à bagages n° 1095 à 1100 et les fourgons postaux n° 1089 à 1094.

Si ses horaires ne varient guère les services suivants, seuls les jours de circulation changent jusqu'à son arrêt en 1914.

For economic reasons, the two sleeping cars and the mail van of the "Egypt Express" were coupled to the "Nord-Sud-Brenner-Express" on the Berlin to Verona route. At this station, the two sections were recombined. The "Nord-Sud-Brenner-Express" departed first for Milan, Genoa, Nice, and Cannes. Ten minutes later, it was the turn of the "Egypt Express." Its then been augmented by a baggage car and a dining car going as far as the Naples terminus. The train had then passed through Modena, Bologna, Florence, and Rome. The rolling stock was pooled with that required by the "Nord-Sud-Brenner-Express." The fleet then comprised sleeping cars nos. 553 to 567 and 747 to 752, dining cars nos. 568 to 573, baggage cars nos. 1095 to 1100, and mail vans nos. 1089 to 1094. While its timetable remained largely unchanged, only the days of operation varied until its discontinuation in 1914.

BERLINO-NAPOLI-EGITTO (Egitto-Express)				
(via Brennero-Firenze-Roma)				
20-b composto di soli Sleeping-cars e di una Carrozza-ristorante, intercomunicanti				
22 25	p.	BERLINO (St. d'An.)	a.	8 5
0 51	a.	LIPSIA (Staz. Bay.)	p.	5 43
0 55	p.	Hof	a.	5 38
3 32	a.	Regensburg	p.	3 11
3 36	p.	MONACO (St. Centr.)	a.	3 6
6 10	a.	Kufstein	p.	0 11
6 15	p.	Innsbruck	a.	0 6
8 12	a.	Brennero	p.	22 15
8 20	p.	Franzensfeste	a.	22 5
9 39	a.	Bolsano	p.	20 37
9 44	p.	Trento	a.	20 29
10 56	a.	Ala	p.	18 55
11 1	p.	Verona P. Vesc.	a.	18 50
12 22	a.	Modena	p.	17 55
12 25	p.	Bologna	a.	17 53
13 14	a.	Firenze S. M. N.	p.	16 30
13 18	p.	Roma Termini	a.	16 25
14 15	a.	Napoli	p.	15 4
14 30	p.	Alessandria d'Eg.	a.	14 55
15 30	a.	Cairo	p.	14 55
15 32	p.		a.	13 9
16 19	a.		p.	13 9
16 29	p.		a.	13 4
17 25	a.		p.	11 55
17 50	p.		a.	11 28
19 37	a.		p.	9 40
19 45	p.		a.	9 35
20 20	a.		p.	9
20 40	p.		a.	8 45
0 10	a.		p.	5 20
0 25	p.		a.	5 6
5 50	a.		p.	22
6 10	p.		a.	21 40
11 5	a.		p.	17

Treno di lusso Nord-Sud Brenner-Express Giornaliero (Vedasi Quadro 20)

Treno di lusso Sud-Nord Brenner-Express Giornaliero (Vedasi Quadro 20)

In partenza da Napoli alla domenica dal 5 gen. al 29 marzo 1908

La partenza da Verona è a Napoli al sabato dal 4 gennaio al 28 marzo 1908.

ore 25 45 Berlino-Firenze
31 25 Berlino-Roma
36 40 Berlino-Napoli

DURATA DEL VIAGGIO

Napoli-Berlino ore 39 5
Roma-Berlino > 34 5
Firenze-Berlino > 26 25

BERLINO-NAPOLI-EGITTO (Egitto Express)			
(via Brennero-Firenze-Roma)			
composto di sole CARROZZE a LETTI e di una CARROZZA-RISTORANTE, intercomunicanti.			
Carrozza a letti fra Berlino e Napoli e Carrozza-Ristorante fra Verona e Napoli			
BE	Dist. Km.	STAZIONI (1 maggio 1914)	EB
22 32	pari	Berlino (Staz. d'Anhalt)	1946
0 41	arr	Lipsia (Staz. Centrale)	1775
0 45	pari	Hof	1611
3 22	arr	Regensburg	1431
3 27	pari	Monaco (Staz. Centr.)	1293
5 50	arr	Kufstein	1194
6 4	pari	Innsbruck	828
8 2	arr	Brennero	808
8 10	pari	Franzensfeste	912
9 35	arr	Bolzano	902
12 27	pari	Trento	1017
12 29	arr	Mori	1045
13 15	pari	Ala	1057
13 17	arr	Peri	1072
14 16	pari	Verona P. Vescovo	1112
14 31	arr	Modena	1214
15 32	pari	Bologna	1351
16 7	arr	Firenze S. M. N.	1384
16 8	pari	Roma Termini	1700
16 20	arr	Napoli	1946
16 25	pari		
16 30	arr		
16 32	pari		
16 39	arr		
16 43	pari		
17 25	arr		
17 50	pari		
18 44	arr		
19 50	pari		
20 20	arr		
20 40	pari		
0 2	arr		
0 23	pari		
5 50	arr		
6 15	pari		
10 40	arr		
12	pari		
12	arr		
16	pari		
19 25	arr		

Si effettua durante la stagione invernale, (primi)

Si effettua durante la stagione invernale, (primi)

ore 25 30 Berlino-Firenze
31 18 Berlino-Roma
39 8 Berlino-Napoli

DURATA DEL VIAGGIO

Napoli-Berlino ore 37 2
Roma-Berlino > 22 32
Firenze-Berlino > 26 32

en haut : Horaires été 1914 (Fondazione FS)

à gauche : Horaires hiver 1907-1908 (Fondazione FS)

Annexe sur les matériels CIWL Annex of the CIWL carriages used

Été 1898 :

- WL n° 553 à 558,
- WR n° 481 à 494,

Année 1901 : à partir du 1^{er} juin Berlin - Vérone et jusqu'au 31 mai, trihebdomadaire vers Cannes,

- WL n° 553 à 561, (réserves WL n° 562 à 565),
- WR n° 568 à 570, (réserves WR n° 493, 571),
- F n° 1097 à 1099, (réserves F n° 1065, 1068, 1100),
- FP n° 1089 à 1091, (réserves FP n° 1092, 1093, 1110),

État 1906 : « Nord-Sud-Express »

- 5 WR n° 493, 568, 570, 571, 573 (1897),
- 2 WR n° 735, 753 (1900),
- 16 WL n° 553 à 567 (1898), n° 700 (1900),
- 11 WL n° 518 à 528 (1897) au début de l'exploitation,
- 1 FP 3 essieux n° 1065 (1896),
- 5 F 3 essieux n° 1066 (1896), n° 1097 à 1100 (1897),
- 6 FP n° 1089 à 1093 (1898) n° 1119 (1900).

Etat 1909 : « Nord-Sud-Brenner-Express »

- 6 WR n° 568 à 573 (1897),
- 10 WL n° 553 à 562 (1898),
- 6 F 3 essieux n° 1095 à 1100 (1897),
- 3 F n° 1113, 1115, 1118 (1900),
- 1 F n° 1164 (1906),
- 5 FP n° 1089 à 1093 (1898),
- 1 FP n° 1119 (1900),
- 1 FP n° 1165 (1906).

Eté 1910 : « Brenner-Express »

- WL n° 544, 553 à 557, 562, 563, 566, 567, 642, 700, 2076,
- WR n° 2102 à 2106,
- F bagages n° 1095 à 1100, 1113, 1118, (une réserve à Vienne),
- FP postes n° 1089 à 1093, 1119, 1165, (une réserve à Munich),

Hiver 1913-1914 : « Brenner-Express » du 1^{er} décembre au 27 avril, avec WL Berlin - Merano, « Brenner-Egypte-Express » du 7 janvier au 25 mars,

- WL n° 544, 545, 548, 549, 553 à 557, 559, 560, 562 à 567, 642, 665, 752,
- WR n° 2103 à 2108,
- WR n° 795 « Egypte-Express » Vérone - Naples,
- F n° 1073 à 1077, 1164, 1166,
- FP n° 1089 à 1093, 1165,

Annexe sur les compositions

Composition au service de l'hiver 1906-1907 :

- 1 F poste, 2 WL, 1 WR Berlin - Milan ou Cannes (à partir du 30 novembre),
- 1 WL Berlin - Meran (Merano) (à partir du 1^{er} février),
- 1 WS Berlin - Vérone (à partir du 1^{er} avril),
- 1 F Berlin - Milan ou Cannes (à partir du 30 novembre),
- 2 WL, 1 F Berlin - Naples (les lundis à partir du 7 janvier et jusqu'au 26 mars).

Letters from our correspondents :

Dr Walter Rothschild wrote :

Dear Dirk and Terry, I am sending this to both of you as I believe you have different readerships...
Walter

MURDER ON THE ORIENT EXPRESS

An article in "Bahn Extra" 2/2025 (March/April 2025) pp.70f. by Dr. Stefan Vockrodt is devoted to this novel and the 1974 film – over half century ago! (Translation: Rabbi Dr. Walter Rothschild)

"In this well-known thriller written in 1934 and set in the mid-1930s, Poirot is actually simply on his way from Jordan to England where his next case awaits him. The obvious route from Istanbul to London for

the upper classes is the "Orient Express" and then via Calais – Dover, all first-class of course. It is surprising that the film industry took almost forty years to dare to present this story. Hollywood director Sidney Lumet, one of the already-ageing upper set of this film metropolis, filmed this in France in 1974 with a cast of international stars. Fortunately it was not a Hollywood but a British production, which was better for the historical details.

The Plot

Albert Finney took the role of Poirot, the short Belgian detective, who at the last minute manages to catch the train in Istanbul. On the first evening the rather shady businessman Ratchett offers him a job as his bodyguard for a large sum and Poirot turns this down. During the night journey between Vinkovci and Slavonski Brod (just Brod in the film) in the then-Yugoslavia, now Croatia, Ratchett is murdered in his locked compartment. The next morning the train has become embedded in heavy snow and at the request of Bianchi, his friend who is a director of CIWL, Poirot commences an investigation of the remaining twelve passengers. Bit by bit he uncovers one of the most complex and clever joint murders or acts of revenge of his entire career. Ratchett is revealed as an American gangster who, some years earlier, had kidnapped and murdered the small daughter of a war hero, Col. Armstrong. As a result both Col. Armstrong and his wife had died and the family members swore to take revenge and then manage this together while in the train.

Or was it instead a professional Mafia killer who had also intended to eliminate Ratchett? For Poirot this is a double dilemma, for he must admit to himself he has found not one suspect (or group of suspects) but two, but also that he feels compelled to acknowledge that what Ratchett had suffered was also a form of justice. Accordingly he leaves the choice of what to do with his friend Bianchi.

Location and Filming

The location of these events is the Orient Express or more correctly the "Simplon-Orient-Express" (SOE) which ran from 1920 between (Calais)- Paris and Istanbul via the Simplon Pass in Switzerland, Venice and Trieste, and so avoiding the railways of those countries who lost the War, Germany, Austria and Hungary.

The filming of the train is very authentic, albeit with some limitations. The train is hauled by the former SNCF 4-6-0 passenger loco 230 G 353 which, in reality, never hauled this train in France. It was built 1923 as No. 4353 for the Paris-Orleans railway (P.O., later P.O. Midi) whereas the CIWL luxury train ran over the lines of the Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) and the Nord.

The scenes with the snowed-up train were filmed in February 1974 in the French Jura on the secondary line Gilley – Pontarlier. The rescue train which comes to clear the line is pushed by 141 R 607, one of the Mikadoes built in the USA for France after 1945 and therefore not appropriate for a film set in the 1930s, but by 1974 this 141 R was one of the last operational steam locos of the SNCF.

The rolling stock is also a compromise. In the film the train comprises four vehicles, a Baggage Van, Sleeping Car, Restaurant Car and Saloon Car. In reality the SOE often ran with six to eight carriages. At the time of filming one could no longer use original cars from the 1920's/1930's SOE and so alternatives had to be found, but at least they are all (almost-)original CIWL cars.

The Baggage Van No. 1283 comes from a series of 20 such cars numbered 1277-1296, built 1929 in England mainly for the trains towards Southern France and Italy. These were also used in the SOE. This Baggage Car was later used in the "Nostalgie-Orient Express".

The role of the S2 Sleeping Car in which the murder takes place and which Christie describes in some detail is taken by Lx-Car No. 3504 of the series 3496-3555 built in 1929 and which originally served internal French routes of the CIWL. Some of its sisters survive, but nothing further is known of the subsequent fate of No. 3504.

As Restaurant Car, No. 4271 of the series 4265-4274 is used; this is indeed built to classic design but in fact was constructed only in 1955 by Breda, using the frame and running gear of an older Restaurant/Saloon Car that had been damaged in the war. In 1974 it still belonged to SNCF stock but its further destiny is unknown.

Saloon Car No. 4163 runs at the end of the train. The car, retained in blue/cream, was especially used in the "Côte d'Azur Pullman" services. No. 4163 belongs to the series 4148-4164 and according to the internet site Tramways.at is currently in Betz in France and owned by the Moroccan Royal Family! (see <https://www.tramways.at/index.html?/other/CIWL.htm>)

The train interiors were built in the British studios.

The Film: Colour, 131 minutes, Script by Paul Dehn following the novel by Agatha Christie; Camera Geoffrey Unsworth; Film Editor Anne V. Coates; Music: Richard Rodney Bennet. Cast includes also Ingrid Bergmann, Lauren Bacall, Sean Connery, John Gielgud, Richard Widmark, Vanessa Redgrave."

Editors Note :

After being removed from Ceske Jelenice in the end of 2021, the Fourgon **1283** was taken to Staßfurt, where it could also be photographed outdoors in 2022. When Google Maps was accessed on 11 January 2026, the satellite image showed the white-painted roof of a car with a roof cab and five other slightly longer white and silver-grey roofs of former TEAG cars (ex NIOE, see <https://www.wagonslits.de/phpbb2/viewtopic.php?p=13857#13857>)



F 1283 am 27.3.2022 im BW Staßfurt
Foto: Florian Nörtersheuser

The Lx16 (ex Lx) **3504** sold in 1975 to SOFFEM, after which there was no further sign of it; it is presumed to have been scrapped. Since 1971, it had belonged to the SNCF's parc national in the International Sleeping Car Pool.

There is also no sign of life from the Breda dining car **4271**. In 1974, it was fitted with modern Y26D3 bogies and remained in service with the SNCF until 1978 at the latest. It was one of 114 dining cars (and several bar cars) that the SNCF acquired from the CIWL on 1 January 1962 and continued to operate –

the SNCF's 'Restaurants bleues'.

And yes, the Pullman Côte d'Azur **4163** is still located on the grounds of the Moroccan royal family's French property in Betz.

Terry Bye took Walter Rothschild's text as an opportunity to revise his special edition on the film, which is available at Terry Bye via : <https://sremg.org.uk/coach/coupe/index.shtml>



Maldegem Steam Festival 2026

The annual steam festival at the Belgian Maldegem- Eeklo Steam Railway will be a two day event, to be held at Maldegem, Belgium, on Saturday and Sunday 2nd and 3rd of May, 2026.

This winter, the railway has carried out its biggest ever project, replacement of the two main spans and complete restoration of the well know lifting bridge at Balgerhoeke, which has severed the line for some months. The rebuilt bridge will be back in use, resplendent in a new coat of paint, and with a larger axle load permitted.

Planning is proceeding well. There should be 5 locos in steam on standard gauge including, the railway's resident Austerity 0-6-Ost WD196 "Errol Lonsdale", 1893 St Leonard built 0-4-0t "Yvonne" which will be working frequent trains to Eeklo double headed with La Meuse built 0-6-0t "Bebert", celebrating her 100th birthday. The large Krupp Built "Hannibal" class 0-6-0t "Tom", which is now entering her fourth year on loan to Maldegem from the suspended Ijmuiden Steelworks steam train in Holland, will also be a mainstay of services to Eeklo, together with La Meuse built 0-8-0t loco AD09 visiting from the 3 valleys railway (CF3V) at Mariembourg. In addition to the steam locos, resident Class 55 Co-Co diesel 5508 will be present together with a selection of visiting mainline diesel locos from Infrabel and private operators. It is the intention to use some of these to work some services on the preserved line.

On the narrow gauge line, Maldegem's own Hanomag 0-4-0wt "Yvonne", from 1906 will operate a frequent service on the narrow gauge line, together with Kerr Stuart 0-4-0st "Peter Pan", once again crossing the channel to visit from Leighton Buzzard Railway.

This makes a total of 7 steam locos plus diesels in operation.

As usual, there will be an international selection of trade stands and model displays present as well as the popular food and beer terrace outside the workshop.

Maldegem lays about 14km from Bruges on the Belgian – Dutch border and can be reached by train to Eeklo or De Lijn Bus route 50 from Bruges station, both of which offer an hourly service.

For groups wishing to attend, transport from Bruges or Aalter railway station or elsewhere can be arranged by preserved bus.

Kevin M Hoggett

For vzw Stoomcentrum Maldegem

Contact e-mail avonside040@telenet.be

Website: www.stoomtreinmaldegem.be/en

Juan Delgado Luna sent us photos from Spain:

Juan Delgado Luna, who has already contributed several Spanish stories to our newsletter, sent us a few photos of himself and his wife in the Spanish saloon car ZZ-307, which is on display at the Museo del Ferrocarril de Madrid Delicias. He also sent us more photos showing the wonderful interior of the RENFE WR 12-12954, formerly WR 4078 ex WSP 4078 of the CIWL. It was converted into a WR with 41 seats in 1937, transferred to Spain in 1964 and taken out of service by the CIWL in 1988. It was sold to RENFE, which fitted it with rubber tyre transitions and modern bogies in 1991 and used it in the 'Estrella' design. Later, it was repainted blue with yellow lines for special assignments, which is how it appeared on the outside in 2014 at the Museo del ferrocarril de Madrid Delicias and on the inside in 2016:







Above is a picture of one of these small series of carriages in Madrid-Fuencarral in the 1990s, photo by R. Meléndez on railfaneurope.net. The series consisted of the following former CIWL carriages, all of which have been restored and some of which are used in special trains:

WR R12-12951 ex WR No. 3566,

WR R12-12952 ex WSP Flèche d'Or complémentaire No. 4067,

WR R12-12953 ex WR 3580,

WR R12-12.954 ex WSP FdO complémentaire No. 4078,

WR R12-12955 ex WSPc Sud Express No. 2746 and

and the ZZ1102 ex WSPc 6 of the FCA (Pullman FdO complémentaire type).

Below are pictures of the ZZ-307, built by Talleres Generales de Madrid, Spain, in 1946. It is an 'observation car' with one end of the carriage featuring windows all around in a saloon:





Dr Walter Rothschild received a photograph from his correspondent Paul Roberts that electrified him. It turned out to show the Taurus Express somewhere in northern Iraq in 1954:



The Taurus Express in northern Iraq in 1954, photos: Brian Roberts, coll. Paul Roberts

It was accompanied by several other photographs of freight trains. Paul Roberts explained:

‘My father, Brian Roberts, worked as a geophysicist for the Robert Ray Geophysical Company, a US company contracted to work for the IPC. He was in Northern Iraq from 1949 to 1955.’

Walter explained about the freight trains:

‘The freight train is in fact three separate trains, maybe taken at the same place at the lineside in a featureless landscape on different days, that is a Bagdadbahn 2-8-0 probably by Henschel of Kassel, but

look behind the tender and there are different auxiliary water carrier wagons. In one case [Taurus Express, Ed.] there is a steel coach (I think built by Cravens of Sheffield).'



Editor's note (to the first picture): The sleeping car with the number 3414 is a type S1, built by Les Ateliers Métallurgiques Nivelles in 1929 and initially used on the Ostend-Vienna Express and the Orient Express. Since the 1948/49 winter timetable, it has been stationed in Istanbul Haydarpasa and used on the Taurus Express. It was not converted into an SGT until 1958, which makes its 'II. and III. Class' markings all the more remarkable, as there must have been a previous (currently undocumented) downgrading of the car and compartment equipment, including three bed compartments. Of interest is the Fourgon running from/to Baghdad (it is one of the numbers 1320-1325, metal baggage cars that were only used from Turkey, they were built in Marly in 1939 and 1940) and the steel coach of the Iraqi Railways running in front of it. On the right-hand side, you can see one of the TCDD's 'skirt cars', which were very similar to the German design of the same name.