

CONTENTS

Editorial – Chris Elliott, Dirk Frielingsdorf	Page 1
The former VSOE Reserve in Haine-Saint-Pierre – Dirk Frielingsdorf	Page 3
Trains Pullman in Roumanie I – Jean-Marc Dupuy (fr/en)	Page 10
Trains Pullman in Roumanie II (1945-48) – Jean-Marc Dupuy	Page 15
The Rome Express I – Jean-Marc Dupuy	Page 19
The Rome-Express II (1919-1939) – Jean-Marc Dupuy	Page 31
Tren de las Bodegas - Madrid-Haro-Madrid - Juan Delgado Luna	Page 53
Restauracion Talgo 2009T y Furgon PDD-1B.E - Juan Delgado Luna	Page 55
Le Sud-Express dans les années folles (1921-1939) – Jean-Marc Dupuy	Page 59
El “Sud-Express” en los locos años veinte (1921-1939) - Traducción al español	Page 80
Il Train Bleu / The Train Bleu by Francesco Bochicchio	Page 88
Holiday reading, the Transsiberian Express – Chris Elliott	Page 93
The New Orient Express - Le Nouvel Orient Express – Chris Elliott	Page 95
Letters from our correspondents:	
Jim Greaves, Sandy Reid, Iain Dobsen, Jérôme Dubois	Page 96
New locomotive for the RhB Alpine Classic Pullman Express - Dirk Frielingsdorf	Page 99

Editorial – Chris Elliott, Dirk Frielingsdorf

Many of you will have seen the Accor-LVMH news about their new train or should we say their version of the Orient Express. This train is made up of what were NIOE's former CIWL cars that were stored just inside Poland back in 2013 and another few at České Velenice.

We will leave you to see just what luxury trains now offer, not very Agatha Christie or NIOE style.

We also have a number of mails and news from our correspondents plus our own reviews about books that we hadn't read. The Transiberian Express set of books offers a very good insight into Russia in Asia, little has changed since they were published.

We are happy to announce for anyone who would like to read any of our previous newsletters, we have been invited by Belgian friends who have now included all of our previous issues on their website. As future issues are published then they will also be added to this website

So to view them, just go to

https://www.tassignon.be/trains/documentation/revue_liste.php?cat=0

The website itself contains a wealth of periodicals, a veritable treasure trove of all the electronic publications on the subject of railways, so take your time to browse:

<https://www.tassignon.be/trains/documentation/documentation.php>

News from the private holiday train and motorail operators:

I recently received a tip that a whole series of WL AB30 ex P coaches had been moved to Crailsheim to their new keeper GfF (Gesellschaft für Fahrzeugtechnik), a repairer and lessor of railway vehicles. Some of them had previously been in service with TRI, but some had been parked for years - it is possible that further vehicles, whose basic substance is almost 70 years old, are now being repaired and kept for future regular train services.



WL AB30 (ex P) 4541



Five WL AB30 in Crailsheim on August 23rd 2024: 4539, 4541, 4538, 4530 und 4532, both pictures: DF

We have been sent more articles than we have space for in this issue, what could not be included in this issue will appear in the next issue! And of course, we welcome every article and every tip on our topics CIWL, night trains and luxury trains!

We announced in the editorial of the last issue that the Panorama Express carriage operated by Swiss Railways has not been travelling through Germany from Zurich to Hamburg since mid-July. I have summarised a few personal impressions from many years of regular journeys in the carriage, including during the pandemic, here: <https://panoramaexpress.blogspot.com/>

Chris & Dirk

The former "VSOE Reserve" in Haine-Saint-Pierre

by Dirk Frielingsdorf

Several of our readers (Ian Dobson and Marc Stegeman, Jérôme Dubois then sent us photos) drew our attention to the fact that dining car 4104, a former 2nd class Pullman car of the Étoile du Nord type, was the last of the five CIWL cars parked in the former Belgian depot Haine-Saint-Pierre (near La Luvrière-Sud station) to be scrapped on 22 July 2024:



WR 4104, ex 2nd class Pullman Étoile du Nord on July 22nd 2024 at Haine-Saint-Pierre, Photo: Jérôme Dubois

This is a reason to take another look at the special history of these cars and to revisit their life in the shadow of the VSOE, even after they had left the regular service of the CIWL.

These five cars initially included the sleeping car **WL Lx16 3489**, which was delivered on 13 September 1929 as a type Lx with only ten single compartments for the Calais and Paris-Méditerranée Express ("Train Bleu") by the 'Metropolitan Cammell Carriage and Finance Company Limited Satley/Birmingham'. As early as 1931/32, following the effects of the New York stock market crash and the subsequent global economic crisis, it was converted into a 16-berth Lx16 at the CIWL Atelier Saint-Denis. (Originally, a conversion as an Lx14 was planned for this and other cars but was rejected in favour of the Lx16 due to incompatibility in the CIWL booking system with the R16 and S2/S1 types). In 1953 it was fitted with fluorescent tubes, and in 1961 it was equipped with Minden-Deutz M2 bogies in Saint-Denis. It retained its wooden interior with inlays by Morrison 'Marqueterie paniers avec fleurs'; it was not converted to light-coloured 'Formica' veneers. Stationed first in Rome after the war and later in Paris, it was transferred to Spain on 30.04.1974 but was taken out of service just a few years later: it was one of the cars that CIWL had auctioned off in Monte Carlo on 08.10.1977. Car 3489 was purchased by James B. Sherwood, who had come to capital with his Sea Containers Ltd. and wanted to put a luxury train on the rails with other bought CIWL cars, which would later become known as the "Venice Simplon Orient-Express" from 22.05.1982.

The second car acquired by Sherwood in Monaco in 1977 was the WL Lx 3543, which is still part of the VSOE set today as an Lx18S (with service compartment).



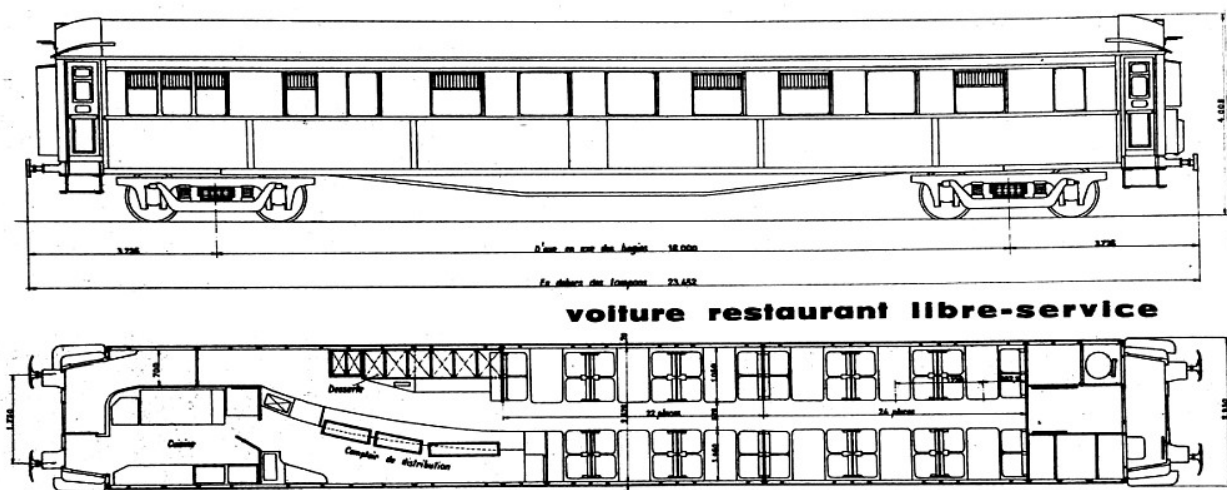
The second first bought car by James Sherwood WL 3543 Lx18S on June 9th 2003 in Frankfurt (Main) Central station, Photo DF

Apart from the five cars to be presented here, all other Sherwood cars of the later VSOE were restored in the CIWL workshop in Ostend and at Bremer Waggonbau (successor company to Hansa Waggonbau, which built the U-Hansa sleeping cars for the CIWL, see Amis des Wagons-Lits Newsletter No. 21) and equipped for luxury train services.

In addition to the well-known cars still in service today on the VSOE (now under the direction of Belmond, which acquired the train from Venise Simplon Orient Express Ltd. in 2014), this unrenovated "reserve fleet" included this Lx16 3489 and the cars WL YU 3907, the dining car WR 2974 and the two ex Étoile du Nord-Pullmans 4104 (as dining car WR) and the 4121 (as "bar-dancing" WBar).

Biographies of the other four cars:

WR 2974: built by the "Societa Anonima Officine Meccaniche Italiane Reggio Emilia" and delivered to the CIWL on 29 October 1927, it was one of the 114 dining and parlour cars acquired by the SNCF with effect from 1 January 1962 and continued to be operated by the CIWL as "Les restaurants bleus". In the spring of 1964, car 2974 was remodelled together with cars 2866, 2972, 2980 and 2981 in the CIWL Atelier Saint-Denis in "Voiture Restaurant Libre Service" and thus served as a test car for the two "Gril-express" prototypes 3670 and 3674 from 1967:



Drawing: SNCF/Le Train VR et VL, p.32

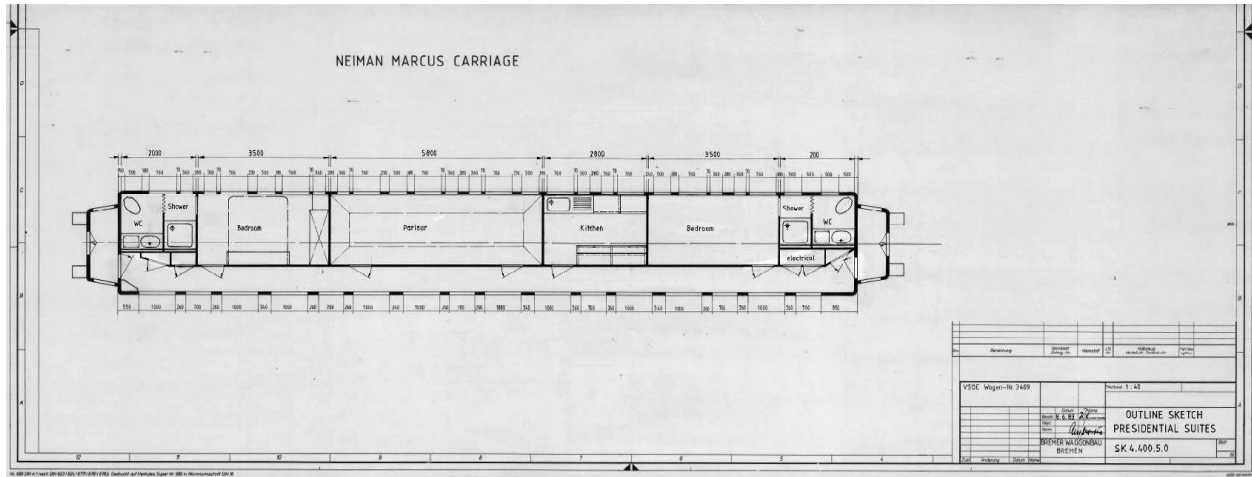
The 2974 was later fitted with Schlieren N2 bogies for higher speeds by the SNCF. Sea Containers Ltd. acquired the car for the VSOE and had it brought to Bremen, where it had an olive green livery, the origin of which is unknown. Its transfer from Bremen to Haine-Saint-Pierre is documented: 24 August 1993, which certainly also applies to the two cars 4104 and 4121, and presumably also to the other two cars.

WL YU 3907: built by "Les Ateliers Métallurgiques Nivelles" and delivered to the CIWL on 24 January 1949, it was in service in Italy for many years. In 1958 it moved to Paris, in 1960 to Vienna, where the washrooms were renovated in December 1962 in the CIWL's Vienna atelier. Two years later, it was converted from a YT to a YU in the CIWL Saint-Denis atelier (the six triple compartments of the total of eleven compartments were given a height-adjustable centre bed for the double position in order to be able to use these triple compartments "universally"). It was used from Vienna on the Orient Express, among others. It was then sold to Sea Containers Ltd. for the VSOE in June 1980.

WR 4104: This Pullman 2nd class coach with kitchen type Étoile du Nord was delivered to the CIWL by the "Birmingham Railway Carriage and Wagon Company Limited Smethwick/Birmingham" on 5 April 1927. It was initially used on the Pullman express trains Étoile du Nord, Edelweiss and Oiseau Bleu, and after the war in 1950 it was briefly used on the Brussels-Paris route before being converted into a 38-seater WR in Saint-Denis in 1951 and re-deployed to Portugal. In August 1980, it was acquired by Sea Containers Ltd for the VSOE and brought to Bremen.

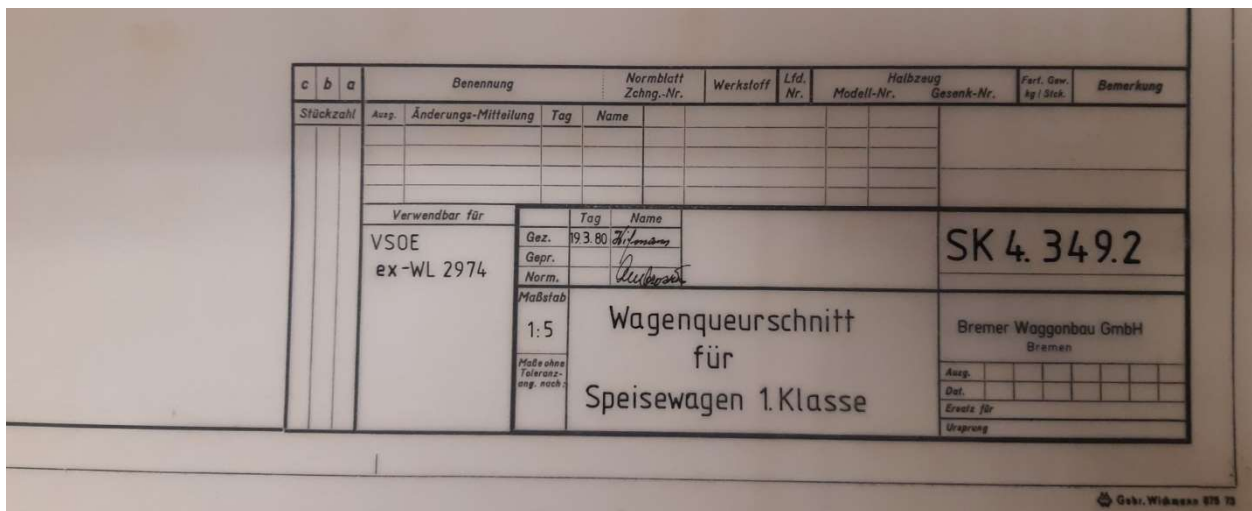
WBar 4121: This kitchenless Pullman type Étoile du Nord was delivered by the "Metropolitan Cammell Carriage Wagon and Finance Company Limited Satley/Birmingham" on 31 March 1927 and was initially used as a single runner on the Paris-Lyon and Marseille trains, later on the Pullman express trains Étoile du Nord and Côte d'Azur. After the war, he was briefly stationed in Vienna for the Arlberg-Orient-Express, then switched to the Brussels-Amsterdam and Paris-Amsterdam routes, where he also worked on the Étoile du Nord again. From the mid-1950s, it was repeatedly parked in the CIWL ateliers in Oostende and Villeneuve-Prairie, before being converted into a "bar-dancing" in the CIWL Saint-Denis atelier in spring 1962 and painted entirely in blue. It was also sold to Sea Containers Ltd. for the VSOE in 1980 and brought to Bremen.

But why were these five cars, which all remained in Bremen at Bremer Waggonbau until the early 1990s, not restored? There were some interesting plans for the cars: Lx 3489 was to be converted into the "Neiman Marcus Car" (named after the American luxury department store chain of the same name), equipped with just two "presidential suites" and a saloon, an interior design similar to that chosen by the VSOE decades later as the "Grand Suites" for the WL S (3309, 3425) in its fleet:



Plan of "Neiman Markus Carriage" Lx 3489 of Bremer Waggonbau with two bedrooms and a parlour room with kitchen, dated June 8th 1983; Coll. FdBS, Bremen

There are also concrete conversion plans for the WR 2974 as a "first class Restaurant Car" in the Hansa Waggonbau/Bremer Waggonbau archives, which are still preserved today:



Labelling field of a cross-sectional drawing of the WR 2974 of Bremer Waggonbau as a '1st class dining car' for the VSOE, dated 19.03.1980. Coll. FdBS, Bremen

We can only speculate about the reasons why the planned conversions were not carried out. Neither Shirley Sherwood's book nor the archive in Bremen say anything about the reasons. The book only states: "There are still a number of cars on the continent which have not yet been restored. These include the second sleeping car bought at the Monte Carlo auction (3489) which has the same 'Flower Basket' design as 3483, and a car from the train that Hitler kept ready in France for his triumphal entry into Britain. They may be restored eventually to add the continental rolling stock." The fact is, however, that the five cars remained in Bremen in the 1980s after the VSOE began operating in 1982 and could also be photographed there:



Left: The WR 2974 after restoration work began.

Right: The WBar 4121 parked in the halls of Bremer Waggonbau, both in September 1986. Coll. FdBS, Bremen



Left WL Lx 3489, right WL YU 3907, both in the open-air grounds of Bremer Waggonbau in early Summer 1990, Photos DF

After the abandonment of the Belgian locomotive depot in Haine-Saint-Pierre, the five cars were driven to Belgium on 24 August 1993 and parked outside in the area now used only as a storage yard. The vehicles were given protective plates in front of the door and window openings and a coat of anti-rust paint. This meant that they could be photographed again and again in Haine-Saint-Pierre over the past decades, as Kurt Foncke did in 2008:



From left to right: WR 2974, WL Lx 3489, WL YU 3907 and WR 4104 in Haine-Saint-Pierre on August 8th 2008



Same date, same Place besides on a second track: WBar 4121, both Photos: Kurt Foncke

Photos from the depot were also published later, for example here from October 2015:

<https://urbexvision.com/en/sncb-depot-l/>

Later photos, uploaded in July 2020, show the WL Lx3489 without protective plates and with heavy damage to a platform, photos by Alain Devot, whose own homepage is inactive, but pictures can still be seen on facebook:

https://www.facebook.com/media/set/?set=ms.c.eJw9jskNwAAIwzaqu~%3B9F6sKDU~%3BLICHMo7k72E25nvhYiNoqw2mZy6SEicCpw8zwMfdhyPewndf1CfbZU0GfDJsfb~%3B~%3BvhWk8ld~5~%3B~n9s3nsc30s3Xc~%3BXgh~%3B9EEb58q2HZPXwvwOrk~-bps.a.645691672821017&type=1&se_imp=1gtU0MDaiRLp5JQTP& rdr

Movement then came to the parked cars at the beginning of the 2020s. In autumn 2022, three of the cars, WR 2974 and WL YU 3907 and possibly the damaged Lx 3489 as a protective carriage, were rearranged in Haine-Saint-Pierre and, according to the latest reports from Belgium, probably inspected on behalf of Belmond:



On November 1st 2022: WR 2974, YU 3907 and Ls 3489 for inspection in Haine-Saint-Pierre, Photo: Jérôme Dubois

In December 2022, the two cars WR 2974 and WL YU 3907 were loaded onto road transporters and transported to Guasticce (Livorno) in Italy, where they will reportedly be restored:



Loading the two cars onto road transporters on 09.12.2022, photo: Jérôme Dubois

It remains to be seen in what form, but since Belmond has had various cars specially refurbished with "Grand Suites" for its VSOE (in addition to the aforementioned WL S 3309 and 3425, the WL Lx 3555 and, as a particularly luxurious variant, the current Lx 3553 "L'Observatoire"), it is possible that the refurbishment will also result in a luxury refurbishment here. We will see.

The other cars burned more than once, most recently in 2023, presumably a "warm asbestos refurbishment". Kurt Foncke sent the following pictures from Haine-Saint-Pierre in the summer of 2023:



WBar 4121 (left) and WR 4104 (right) on August 15th 2023, Photo: Kurt Foncke



WL Lx 3489 on August 15th 2023, Photo Kurt Foncke

They were then all taken away for scrap in the course of 2024, most recently the transport of the WR ex WPC II EdN 4104 described at the beginning at the end of July 2024.

Trains Pullman en Roumanie - *Pullman trains in Romania*

by Jean-Marc Dupuy

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le royaume de Roumanie avait considérablement étendu sa superficie. Ce pays de tradition latine avait déjà été la siège d'activités soutenues pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Lors de l'élaboration du réseau des relations assurées par des matériels Pullman, des liaisons intérieures connaissant un trafic de voyageurs assez important furent choisies pour être parcourues par de tels convois.

In the aftermath of the First World War, the Kingdom of Romania had considerably expanded its area. This country of Latin tradition had already been the seat of sustained activities for the Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). When developing the network of connections provided by Pullman equipment, internal connections with a fairly high passenger traffic were chosen to be covered by such convoys.

« Carpati-Pullman-Express »

Ce convoi, le premier créé en Roumanie par la CIWL, fut mis en service à compter du 1^{er} juillet 1929 pour assurer une relation estivale entre la capitale Bucarest et la ville de Brasov, cité de Transylvanie se situant

au pied des Carpates (le château du comte Dracula étant à quelques kilomètres). Des arrêts intermédiaires étaient notamment effectués à Siniia et de Prédeal. Le départ avait lieu de la capitale roumaine à 17 h 40 pour une arrivée en soirée à son terminus (21 h 07). Les horaires du retour étaient des plus matinaux avec un départ prévu dès 5 h 30 pour rallier Bucarest à 8 h 50.

This train, the first created in Romania by the CIWL, was put into service from July 1, 1929 to ensure a summer connection between the capital Bucharest and the city of Brasov, a city in Transylvania located at the foot of the Carpathians (Count Dracula's castle being a few kilometres away). Intermediate stops were made in particular at Siniia and Prédeal. The departure took place from the Romanian capital at 5:40 p.m. for an arrival in the evening at its terminus (9:07 p.m.). The return times were very early with a departure scheduled at 5:30 a.m. to reach Bucharest at 8:50 a.m.

Sa composition était assurée grâce à deux couplages de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe. Compte tenu de ces deux sillons choisis, une seule rame était suffisante pour couvrir ces deux relations. La Direction de Paris avait muté un effectif de six voitures Pullman ; ce parc comprenant les véhicules n° 4058, 4059, 4077, 4109, 4110 et 4130 avait dû subir quelques adaptations afin de lutter contre le froid régnant en hiver dans ce pays. Comme prévu le « Carpati-Pullman-Express » cessa ses circulations à l'automne et son matériel servit à partir du 6 octobre à la formation du nouveau « Dunarea-Pullman-Express ».

Its composition was ensured by two 1st class and 2nd class couplings. Given these two chosen paths, a single train was sufficient to cover these two connections. The Paris Management had transferred a workforce of six Pullman cars; this fleet comprising vehicles no. 4058, 4059, 4077, 4109, 4110 and 4130 had to undergo some adaptations in order to combat the cold prevailing in winter in this country. As planned, the "Carpati-Pullman-Express" ceased its circulations in the autumn and its equipment was used from October 6 for the formation of the new "Dunarea-Pullman-Express".

« Dunarea-Pullman-Express »

Reliant la ville de Bucarest à la ville portuaire de Galati (Galatz) distante de 260 km, le second train de luxe « Dunarea-Pullman-Express » effectuait ce trajet en un peu moins de quatre heures. Comme pour la relation précédente, le convoi bénéficiait d'un sillon de soirée à l'aller et de matinée au retour. Il marquait une brève halte lors du passage à Ploesti. La rame nécessaire avait la même composition de quatre voitures Pullman. Au service de l'été suivant (1930), le train resta en fonctionnement jusqu'au 14 juillet ; il cédait alors sa place au « Carpati-Pullman-Express » qui circulait vers Brasov du 15 juillet jusqu'au 19 septembre vers Brasov.

Connecting the city of Bucharest to the port city of Galati (Galatz) 260 km away, the second luxury train "Dunarea-Pullman-Express" made this journey in just under four hours. As with the previous connection, the train had an evening slot on the outward journey and a morning slot on the return journey. It made a brief stop when passing through Ploesti. The train had the same composition of four Pullman cars. In service the following summer (1930), the train remained in operation until July 14, when it gave way to the "Carpati-Pullman-Express" which ran to Brasov from July 15 to September 19 to Brasov.

22 CARPATI PULLMAN EXPRESS 22
 Train composé de Voitures-Salons 1^{re} et 2^e classe
 entre BUCURESTI-BRASOV

SERVICE REPRIS PROCHAINEMENT

PREMIER DÉPART : LE 15 JUILLET.				PREMIER DÉPART : LE 16 JUILLET.			
Km.	Train B-C	Arr.	Dep.	Train C-B	Arr.	Dép.	
—	Bucuresti.	—	17 40	Brasov	—	6 00	
91	Campina.	19 08	19 14	Prédeal	6 48	6 54	
121	Sinaia	20 03	20 10	Aruga	7 05	7 06	
—	Busteni	20 22	20 24	Busteni	7 12	7 13	
—	Aruga	20 32	20 31	Sinaia	7 23	7 27	
140	Prédeal	20 46	20 52	Campina	8 06	8 13	
160	Brasov.	21 3'	—	Bucuresti	9 35	—	

Supplément à percevoir : 1^{re} cl. 175 2^e cl. 150
 Bucuresti-Brasov ou vice versa . . . lei 175 150
 A percevoir en outre un droit de timbre de lei 2.50.
 Location par place réservée à l'avance :
 1^{re} classe, lei 25 — 2^e classe, lei 20

PRIX DES REPAS (vin non compris) :

	1 ^{re} classe	2 ^e classe
Premier Déjeuner, lei	50	40
Meat Breakfast, "	100	80
Afternoon tea, "	75	50.
Déjeuner ou Dîner, "	200	165.

22bis DUNAREA PULLMAN 22bis
 Train composé de Voitures-Salons 1^{re} et 2^e classe
 entre BUCURESTI-GALATZ

SERVICE PROCHAINEMENT SUPPRIMÉ

DERNIER DÉPART : LE 14 JUILLET.				DERNIER DÉPART : LE 15 JUILLET.			
Km.	Train 7	Arr.	Dép.	Train 8	Arr.	Dép.	
—	Bucuresti	—	18 40	Galatz	—	6 10	
59	Ploesti	19 31	19 35	Braila	6 44	6 49	
128	Buzau	20 33	20 40	Faurei	7 37	7 39	
168	Faurei	21 15	21 17	Buzau	8 14	8 22	
227	Braila	22 06	22 12	Ploesti	9 20	9 26	
260	Galatz	22 45	—	Bucuresti	10 20	—	

Suppléments à percevoir :
 Bucuresti-Galatz ou vice versa . . . lei 120 80
 Buzau " 80 60
 Buzau-Galatz " 80 60
 A percevoir en outre un droit de timbre de lei : 3.
 Location par place réservée à l'avance :
 1^{re} classe, lei 25. — 2^e classe, lei 20

PRIX DES REPAS (vin non compris) :

1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.
Premier Déjeuner . . lei	50 40	Afternoon tea . . lei	75 50
Meat Breakfast »	100 80	Dîner »	200 165

En dépit de la grande crise économique qui frappait le monde occidental, la fréquentation des prestations assurées en Pullman se maintenait à un niveau satisfaisant en Roumanie. Pour le service de l'hiver 1930-1931, la Direction de Vienne muta ainsi la WP n° 4117 qui vint à Bucarest pour renforcer l'effectif affecté au « Dunarea-Pullman-Express ».

Despite the great economic crisis that was hitting the Western world, the attendance of Pullman services remained at a satisfactory level in Romania. For the winter service of 1930-1931, the Vienna Directorate transferred WP No. 4117, which came to Bucharest to reinforce the workforce assigned to the "Dunarea-Pullman-Express".

Pour l'été suivant et en accord avec les chemins de fer roumains, la CIWL décida de maintenir le « Dunarea-Pullman-Express » tout en reproposant le « Carpati-Pullman-Express ». La

Direction de Vienne transféra la WP n° 4115. Les huit voitures étaient ainsi partagées entre les deux relations :

- Carpathi-Pullman-Express : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117,
- Dunarea-Pullman-Express : WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, WP 2^{ème} classe n° 4130.

For the following summer and in agreement with the Romanian railways, the CIWL decided to maintain the "Dunarea-Pullman-Express" while re-proposing the "Carpati-Pullman-Express". The Vienna Management transferred WP No. 4115. The eight cars were thus shared between the two relations:

- Carpathi-Pullman-Express: WPC 1st class No. 4058, 4059, WPC 2nd class No. 4110, WP 2nd class No. 4115, 4117,
- Dunarea-Pullman-Express: WP 1st class No. 4077, WPC 2nd class No. 4109, WP 2nd class No. 4130.

A l'hiver 1931-1932, ce dernier train bénéficiait de la totalité du parc. A compter du 30 juin 1932, on décidait de ne pas remettre en circulation le « Carpati-Pullman-Express », le nombre des passagers vers la Transylvanie étant insuffisant pour couvrir les frais. A sa place, la CIWL lança un train de luxe baptisé « Regele Carol I » entre Bucarest et le ville côtière de Constanza ; cette dernière, lieu touristique ainsi que

balnéaire et siège d'un port important sur la mer Noire, justifiait cette création. En juillet 1932, à la demande des Chemins de fer roumains, une voiture-restaurant fut même incorporée au train ainsi que quelques unités à places assises des trois classes. Ce véhicule servait plus particulièrement pour les voyageurs de 3^{ème} classe autorisés à emprunter cette relation. Les 231 km du parcours entre Bucarest et Constanza étaient couverts en trois heures et quinze minutes, soit à la vitesse moyenne de 79 km/h, valeur remarquable pour ce pays à cette époque. La rame était généralement composée d'un triplage mixte comportant deux unités de 2^{ème} classe et une seule de 1^{ère} classe.

In the winter of 1931-1932, this last train benefited from the entire fleet. As of June 30, 1932, it was decided not to put the "Carpati-Pullman-Express" back into circulation, as the number of passengers to Transylvania was insufficient to cover the costs. In its place, the CIWL launched a luxury train called "Regele Carol I" between Bucharest and the coastal city of Constanza; the latter, a tourist and seaside resort and the seat of an important port on the Black Sea, justified this creation. In July 1932, at the request of the Romanian Railways, a dining car was even incorporated into the train as well as some seated units of the three classes. This vehicle was used more particularly for 3rd class passengers authorized to use this connection. The 231 km of the route between Bucharest and Constanza were covered in three hours and fifteen minutes, or at an average speed of 79 km/h, a remarkable speed for this country at that time. The train was generally composed of a mixed triple with two 2nd class units and only one 1st class.

A l'été 1933, les mentions Pullman disparaissaient des indicateurs horaires et l'appellation de simple rapide prévalait dès lors. En outre, le train était prolongé vers la station de Carmen Sylva et les plages de Mangalia. A partir de 1936, ce train continuait également ses prestations estivales jusqu'au port de Constanza les jours de passage des navires de la Compagnie de navigation SMR.

A l'été 1939, un train Pullman fut à nouveau reformé à partir du 15 juin et jusqu'au 15 septembre (en théorie) afin de soulager les rapides n° 91-92 entre Bucarest et Constanza avec prolongement vers Mangalia. Les missions des Pullman s'arrêtèrent à la suite au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, quelques parcours épisodiques ayant lieu durant cette période.

In the summer of 1933, the Pullman mentions disappeared from the timetables and the designation of simple rapid prevailed from then on. In addition, the train was extended to the Carmen Sylva station and the beaches of Mangalia. From 1936, this train also continued its summer services to the port of Constanza on the days when the ships of the SMR Navigation Company were passing through. In the summer of 1939, a Pullman train was reformed again from June 15 to September 15 (in theory) in order to relieve the rapids no. 91-92 between Bucharest and Constanza with an extension to Mangalia. The Pullman missions stopped following the outbreak of the Second World War, with a few episodic journeys taking place during this period.

Annexe sur les matériels CIWL

Eté 1929 :

- Carpati-Pullman-Express : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4130.

Hiver 1929-1930 :

- Dunarea-Pullman-Express à partir du 6 octobre Bucarest - Galati : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4130.

Eté 1930 :

- Dunarea-Pullman-Express jusqu'au 14 juillet et à partir du 20 septembre Bucarest - Galatz
- Carpati-Pullman-Express à partir du 15 juillet et jusqu'au 19 septembre
- WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP n° 4077 1^{ère} classe, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4130.

Hiver 1930-1931 :

- Dunarea-Pullman-Express : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP n° 4077 1^{ère} classe, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4130.
- renfort WP 2^{ème} classe n° 4117 prêté par Vienne en hiver,

Eté 1931 :

- Carpathi-Pullman-Express : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115 (mutée de Vienne), 4117,
- Dunarea-Pullman-Express : WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, WP 2^{ème} classe n° 4130.

Hiver 1931-1932 :

- Dunarea-Pullman-Express BG-GB : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Eté 1932 : (parc commun Dunarea et Regele Carol I),

- Dunarea-Pullman-Express BG-GB Bucarest - Galatz :
- Regele-Carol I Pullman-Express Bucarest - Constanza :
- WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Hiver 1932-1933 :

- Fulger Danubiu Bucarest - Galatz : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077.
- Fulger Regele-Carol I Bucarest - Constanza : WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Eté 1933 :

- Rapide Danubiu Bucarest - Galati et Rapide Regele Carol I Bucarest - Constanza et Carmen Sylva (à partir du 13 juin)
- WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Hiver 1933-1934 :

- Rapide Danubiu Bucarest - Galati : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077,
- Rapide Regele Carol I Bucarest - Constanza : WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Eté 1934 :

- Danubiu n° 7-8 : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe 4077.
- Regele Carol I Bucarest - Constanza et Carmen Sylva (à partir du 13 juin et jusqu'au 13 septembre) BC-CB : WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Hiver 1934-1935 :

- Danubiu n° 7-8 : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe 4077.
- Regele Carol I Bucarest - Constanza BC-CB : WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.

Eté 1935 :

- Danubiu Bucarest - Galatz n° 81-82 : WPC 1^{ère} classe n° 4058, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110.
- Regele Carol I Bucarest - Constanza et Carmen Sylva n° 91-92 : WPC 1^{ère} classe 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130.
- renforts effectués par WR n° 2979 à 2982 sur Carmen Sylva.

Hiver 1935-1936 :

- Danubiu Bucarest - Galatz n° 81-82 : WPC 1^{ère} classe n° 4058, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110.
- Regele Carol I Bucarest - Constanza n° 91-92 WPC 1^{ère} classe n° 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4117, 4130,

Eté 1936 :

- Danubiu Bucarest - Galati n° 81-82 WPC 1^{ère} classe n° 4058, WP 1^{ère} classe n° 4072, WPC 2^{ème} classe n° 4109, 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115,
- Regele Carol I Bucarest - Constanza n° 91-92 WPC 1^{ère} classe n° 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4107, 4108, WP 2^{ème} classe n° 4117, 4130,
Mutations 4107, 4108 ex Ostende, 4113 ex Paris, 4072 ex Rome

Hiver 1936-1937 :

- Danubiu Bucarest - Constanza n° 81-82 WPC 1^{ère} classe n° 4058, WP 1^{ère} classe n° 4072, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115,
- Regele Carol I n° 91-92 WPC 1^{ère} classe n° 4059, WP 1^{ère} classe n° 4077, WP 2^{ème} classe n° 4117, 4130,
- Réserve WPC 2^{ème} classe n° 4110.
- WPC n° 4107, 4108, 4109 services WR,

Eté 1937 :

Rapides n° 81-82 Bucarest - Galati et n° 91-92 Bucarest - Constanza (prolongé sur Carmen Sylva du 15 juin au 15 septembre) : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,

Hiver 1937-1938 :

Rapides n° 81-82 Bucarest - Galati et n° 91-92 Bucarest - Constanza : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,

Eté 1938 :

Rapides n° 81-82 Bucarest - Galati et n° 91-92 Bucarest - Constanza (prolongé sur Carmen Sylva du 15 juin au 15 septembre) : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,

Hiver 1938-1939 :

Rapides n° 81-82 Bucarest - Galati et n° 91-92 Bucarest - Constanza : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,

Eté 1939 :

Rapides n° 81-82 Bucarest - Galati et n° 91-92 Bucarest - Constanza (du 15 juin au 15 septembre train formé de Pullman et prolongée en partie vers Mangalia) : WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,

Voitures Pullman en Roumanie (1945-1948) *Pullman cars in Romania (1945-1948)*

By Jean-Marc Dupuy

Des voitures Pullman avaient déjà circulé en Roumanie à partir du 1^{er} juillet 1929 et jusqu'au début des combats de la Seconde Guerre mondiale. Après la libération de ce pays par les troupes soviétiques à l'été 1944 et les mises en état des installations ferroviaires, quelques services assurés en Pullman avaient pu reprendre leurs missions l'année suivante. Dans les inventaires du parc roumain, on notait pendant le conflit les disponibilités des neuf unités garées à Bucarest (WPC 1^{ère} classe n° 4058, 4059, WP 1^{ère} classe n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130).

Pullman cars had already been in circulation in Romania from 1 July 1929 until the start of the fighting in the Second World War. After the liberation of the country by Soviet troops in the summer of 1944 and the repairs of the railway facilities, some services provided by Pullman were able to resume their missions the following year. In the inventories of the Romanian fleet, the availability of the nine units parked in Bucharest was noted during the conflict (WPC 1st class no. 4058, 4059, WP 1st class no. 4072, 4077, WPC 2nd class no. 4110, WP 2nd class no. 4113, 4115, 4117, 4130).

En 1944, seule la WP 2^{ème} classe n° 4113 gravement avariée était réformée sans être démolie. Il subsistait donc huit Pullman qui furent sommairement mises en état pour reprendre des prestations commerciales en étant incluses dans des express ordinaires rayonnant autour de la capitale du pays. Les hasards de la guerre avaient aussi amené depuis les garages de Lourdes vers Budapest la WP n° 4124. Saisie par l'armée soviétique, elle avait été dirigée vers le parc CIWL de Bucarest.

In 1944, only the seriously damaged WP 2nd class No. 4113 was reformed without being demolished. There remained eight Pullmans which were summarily restored to resume commercial services by being included in ordinary expresses radiating around the capital of the country. The vagaries of war had also brought WP No. 4124 from the garages of Lourdes to Budapest. Seized by the Soviet army, it had been sent to the CIWL park in Bucharest.

Après la remise en service du grand pont sur le Danube, les express n° 91-92 avaient pu circuler en direction du port de Constanza sur la mer Noire. Au service de l'hiver 1945-1946, cette paire de trains intégraient quelques unités de 2^{ème} classe surclassées pour les seuls voyageurs de 1^{ère} classe (WPC n° 4110, WP n° 4115, 4124 et 4130). Au service de l'été 1946, leurs missions se diversifièrent. On les retrouvait dans les express n° 31-32 reliant Bucarest à Brasov et Tirgu-Mures (WPC n° 4058, 4059) ainsi que dans l'express n° 93-94 circulant entre Bucarest et Mangalia (WP n° 4072).

After the re-opening of the Great Bridge over the Danube, express trains No. 91-92 were able to run towards the port of Constanza on the Black Sea. In service during the winter of 1945-1946, this pair of trains included a few 2nd class units upgraded for 1st class passengers only (WPC No. 4110, WP No. 4115, 4124 and 4130). In service during the summer of 1946, their missions were diversified. They were found in express trains No. 31-32 connecting Bucharest to Brasov and Tirgu-Mures (WPC No. 4058, 4059) as well as in express trains No. 93-94 running between Bucharest and Mangalia (WP No. 4072).

Pour l'hiver 1946-1947, la WP n° 4130 faisait à partir du 22 octobre des rotations entre Bucarest et Constanza incluse dans les express n° 91-94 ; bien aménagée en 2^{ème} classe, elle était considérée sur ces trajets comme une 1^{ère} classe. A la même date, la WPC n° 4058 reliait Bucarest à Brasov dans les compositions des express n° 37-38, alors que la WP n° 4072 faisait des allers et retour entre Bucarest et Galatz dans les express n° 83-82. Après la fin des travaux de remise en état, les services de l'été 1947 et de l'hiver suivant constituèrent l'apogée de leurs missions dans l'après-guerre

For the winter of 1946-1947, WP No. 4130 made rotations from October 22 between Bucharest and Constanza included in expresses No. 91-94; although equipped in 2nd class, it was considered on these routes as a 1st class. On the same date, WPC No. 4058 connected Bucharest to Brasov in the compositions of expresses No. 37-38, while WP No. 4072 made round trips between Bucharest and Galatz in expresses No. 83-82. After the end of the rehabilitation works, the services of the summer of 1947 and the following winter constituted the apogee of their missions in the post-war period.

Eté 1947 : Summer 1947

- Bucarest - Brasov n° 37-38 (1^{ère} classe supprimée le 14 mai) WPC n° 4058, 4059,
- Bucarest - Galatz n° 83-82 WP n° 4072,
- Bucarest - Constanza n° 91-94 WP n° 4077,
- Bucarest - Constanza n° 9003-9004 WP 2^{ème} classe n° 4115, 4130.

Hiver 1947-1948 : Winter 1947 - 1948

- Bucarest - Galatz n° 81-82 WP n° 4072, 4077, 1^{ère} classe considérées comme 2^{ème} classe,
- Bucarest - Constanza n° 91-92 WPC n° 4058, 4059,
- Bucarest - Constanza n° 9003-9004 WP 2^{ème} classe n° 4115, 4130.

Au 1^{er} juin 1948, les contrats liant la CIWL et l'état roumain communiste étaient dénoncés. La compagnie devait ainsi cesser ses prestations intérieure sur le sol de la Roumanie. Les restes de la WP n° 4113 étaient cédés aux chemins de fer de ce pays alors que le reste du parc prenait le chemin de la France pour d'autres carrières et transformations.

On June 1, 1948, the contracts between CIWL and the communist Romanian state were terminated. The company was thus forced to cease its domestic services on Romanian soil. The remains of WP No. 4113 were transferred to the railways of that country while the rest of the fleet was sent to France for other uses and transformations.

Annexe sur les matériels CIWL

Hiver 1941-1942 :

- disponibles à Bucarest WPC n° 4058, 4059, WP n° 4072, 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4113, 4115, 4117, 4130,
- Lourdes en France garage WP n° 4124,

Hiver 1945-1946 :

- Bucarest - Constanza n° 91-92 (2^{ème} classe considérées comme 1^{ère} classe) WP n° 4115, 4124 (ex Budapest), 4130,
- garées WPC n° 4058, 4059, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP n° 4072, 4077,
- garée très endommagée WP 2^{ème} classe n° 4117,
- réformée en 1944 WPC n° 4113,

Eté 1946 :

- Bucarest - Brasov - Tirgu-Mures n° 31-32 WPC n° 4058, 4059,
- Bucarest - Mangalia n° 93-94 WP n° 4072,
- réserves WP n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe considérées comme 1^{ère} classe n° 4115, 4124, 4130,
- garée très endommagée WP 2^{ème} classe n° 4117,
- réformée en 1944 WPC n° 4113,

Hiver 1946-1947 :

- Bucarest - Constanza n° 91-94 à partir du 22 octobre WP n° 4130 (2^{ème} classe considérée comme 1^{ère} classe),
- Bucarest - Brasov n° 37-38 WPC n° 4058,
- Bucarest - Galatz n° 83-82 WP n° 4072,
- réserves WPC n° 4059, WP n° 4077, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe n° 4115, 4124 (ex Paris et récupérée des Russes),

Eté 1947 :

- Bucarest - Brasov n° 37-38 (1^{ère} classe supprimée le 14 mai) WPC n° 4058, 4059,
- Bucarest - Galatz n° 83-82 WP n° 4072,
- Bucarest - Constanza n° 91-94 WP n° 4077,
- Bucarest - Constanza n° 9003-9004 WP 2^{ème} classe n° 4115, 4130,
- réserve WPC 2^{ème} classe n° 4110,
- à expédier vers Budapest pour réparations WP 2^{ème} classe n° 4117, 4124,

Hiver 1947-1948 :

- Bucarest - Galatz n° 81-82 WP n° 4072, 4077, 1^{ère} classe considérées comme 2^{ème} classe,
- Bucarest - Constanza n° 91-92 WPC n° 4058, 4059,
- Bucarest - Constanza n° 9003-9004 WP 2^{ème} classe n° 4115, 4130,
- réserve WPC n° 4110,
- Budapest pour réparations WP 2^{ème} classe n° 4117, 4124,

Eté 1948 : (parc liquidé le 1^{er} juin)

- Bucarest - Galatz n° 701-702 WP 2^{ème} classe n° 4115, 4130,
- Bucarest - Constanza n° 801-804 WP n° 4072, 4077,
- Bucarest - Constanza n° 803-802 WPC n° 4058, 4059,
- réserve WPC n° 4110,
- à expédier vers la France pour réparations WP 2^{ème} classe n° 4117, 4124,
- à renvoyer vers Paris WPC n° 4058, WP n° 4072, WPC 2^{ème} classe n° 4110, WP 2^{ème} classe 4117,

Hiver 1948-1949 :

- WPC n° 4113 cédée CFR,
- à renvoyer vers Paris WP et WPC n° 4058, 4059, 4072, 4077, 4110, 4115, 4117, 4124, 4130,
- Villeneuve (en réparation ou garées) WPC n° 4058, 4059, 4110, WP n° 4072, 4077, 4115, 4117, 4124, 4130,

Eté 1949 :

- Villeneuve remises en marche envisagées après RN WPC n° 4058, 4059, 4110, WP n° 4072, 4077, 4115, 4130,
- Villeneuve en attente de décision (estimations de 8 000 à 9 000 heures de travail) WP n° 4117, 4124,

Hiver 1949-1950 :

- Villeneuve garées en attente RN WPC n° 4058, 4059, WP n° 4077,
- Villeneuve garées avariées WP n° 4117, 4124,
- Slykens garée WPC n° 4110,
- Slykens garée en attente RN WPC n° 4072,
- Nord Flèche d'Or WP 2^{ème} classe n° 4115,
- Nord Etoile du Nord WP 2^{ème} classe n° 4130,

WPC n° 4058 livrée le 10 décembre 1926 et radiée en 1958,

WPC n° 4059 livrée le 23 décembre 1926 et radiée en 1959,

WP n° 4072 livrée le 10 décembre 1926 et radiée en 1963,

WP n° 4077 livrée le 27 janvier 1927 et radiée en 1957,

WPC n° 4110 livrée le 26 avril 1927, transférée au Portugal 1952 et radiée 1978, vendue Sea Containers en 1980,

WP n° 4113 livrée le 18 mars 1927 et radiée en 1944,

WP n° 4115 livrée le 19 mars 1927 et radiée en 1960,

WP n° 4117 livrée le 23 mars 1927 et transformée en WR Breda n° 4273 en 1955,

WP n° 4124 livrée le 7 avril 1927 et transformée en WR Breda n° 4274 en 1955,

WP n° 4130 livrée le 20 avril 1927 et radiée en 1961.

Entre 1890 et 1996, excepté lors des deux guerres mondiales, le train « Rome-Express » fut l'un des grands express européens. Unissant pourtant deux des plus grandes capitales du continent, cette relation n'a guère fait l'objet d'articles ou même d'ouvrages dans la littérature ferroviaire. Avant que la marche inexorable du temps efface de nos mémoires le souvenir de ce convoi, nous allons dans les quelques lignes qui suivent évoquer ses années fastes de circulation pendant la « Belle Epoque » entre 1890 et 1914.

Between 1890 and 1996, except during the two world wars, the "Rome-Express" train was one of the great European expresses. Yet uniting two of the largest capitals on the continent, this relationship has hardly been the subject of articles or even works in railway literature. Before the inexorable march of time erases from our memories the memory of this train, we will in the following few lines evoke its prosperous years of circulation during the "Belle Epoque" between 1890 and 1914.

Rome-Express

By Jean-Marc Dupuy

L'histoire des relations effectuées par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) en direction de l'Italie avait timidement débuté dès 1877, année coïncidant avec la mise en marche d'une voiture-lits à trois essieux qui était incorporée dans un train express du PLM entre Paris-Lyon, Dijon, Bourg-en-Bresse, Ambérieu, Chambéry et Modane. L'année suivante, ce service franchissait les Alpes pour être prolongé jusqu'à Turin via Bardonecchia (Bardonnèche), Ulzio-Claviere-Sestriere (Oulx), Chiomonte et Busselono (fin de la descente vers la plaine du Pô).

The history of relations carried out by the Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) towards Italy had timidly begun in 1877, a year coinciding with the start-up of a three-axle sleeping car which was incorporated into a PLM express train between Paris-Lyon, Dijon, Bourg-en-Bresse, Ambérieu, Chambéry and Modane. The following year, this service crossed the Alps to be extended to Turin via Bardonecchia

(Bardonecchia), Ulzio-Claviere-Sestriere (Oulx), Chiomonte and Busselono (end of the descent towards the Po plain).

Grâce à l'habileté du fondateur de la CIWL, on reportait en 1879 son terminus à Rome (1 442 km). Au départ de la gare de Turin Porta Nuova et après un rebroussement, le convoi empruntait un itinéraire jalonné par les villes d'Alessandria, Novi Ligure, Gênes (gare de Piazza Principe), La Spezia, Viareggio, Pise, Livourne, Grosseto et Civitavecchia. Le second rebroussement obligé en gare de Pise ne fut supprimé que grâce à la construction, à la fin des années 1940, d'un raccordement spécial de retournement des trains. Ce premier service, restant assuré de façon hebdomadaire, nécessitait seulement un parc se composant de trois voitures-lits ayant les n° 57, 58 et 69.

Thanks to the ability of the founder of the CIWL, in 1879 its terminus was moved to Rome (1,442 km). Departing from Turin Porta Nuova station and after turning back, the trainy took a route through the towns of Alessandria, Novi Ligure, Genoa (Piazza Principe station), La Spezia, Viareggio, Pisa, Livorno, Grosseto and Civitavecchia. The second forced turnaround at Pisa station was only eliminated thanks to the construction, at the end of the 1940s, of a special train turnaround connection. This first service, remaining provided on a weekly basis, only required a fleet consisting of three sleeping cars with numbers 57, 58 and 69.

L'éphémère « Calais-Nice-Rome-Express »

En juin 1883, la CIWL lançait le mythique « Orient-Express ». Ayant reçu ses nouvelles voitures à bogies, il avait été officiellement inauguré en octobre suivant. L'organisation de ce train à peine terminée, la compagnie faisait porter ses efforts dans la création d'une seconde relation de luxe unissant cette fois Calais, Paris, la Côte d'Azur, Gênes et Rome. Cette relative précipitation s'expliquait par le désir de contrer la concurrence de la Compagnie Pullman Car.

Si le succès fut au rendez-vous de cette liaison hebdomadaire circulant les samedis vers la Côte d'Azur, il en advint autrement pour le prolongement vers la capitale romaine. En effet, la fréquentation excellente jusqu'à la Riviera devenait faible ensuite. Un second train limité au trajet entre Calais et Nice complétait les mercredis ce service dès le 23 janvier 1884. Les saisons suivantes, les convois de la CIWL partant de Calais s'arrêtaient donc dès Menton et Vintimille.

In June 1883, the CIWL launched the legendary "Orient-Express". Having received its new bogie cars, it was officially inaugurated the following October. The organization of this train had barely been completed when the company focused its efforts on the creation of a second luxury relationship, this time uniting Calais, Paris, the Côte d'Azur, Genoa and Rome. This relative haste was explained by the desire to counter competition from the Pullman Car Company.

If this weekly connection running on Saturdays to the Côte d'Azur was a success, things were different for the extension to the Roman capital. In fact, the excellent passenger numbers up to the Riviera then became weak. A second train limited to the journey between Calais and Nice completed this service on Wednesdays from January 23, 1884. In the following seasons, CIWL trains leaving from Calais therefore stopped at Menton and Ventimiglia.

COMPAGNIE DES WAGONS-LITS

A peine la C^{ie} Internationale des Wagons-Lits a-t-elle terminé l'organisation du service de Paris à Constantinople, à l'inauguration duquel le « Figaro » fut appelé à participer, que nous apprenons la très prochaine ouverture de celui qui, sous le nom de NICE ET ROME EXPRESS, va relier l'Angleterre et le nord de la France avec les bords de la Méditerranée et l'Italie.

Tous les samedis, à partir du 8 décembre, à 9 h. 30 du soir, ce Train rapide de luxe, exclusivement composé de SLEEPING, DINNING et SALOON-CARS, quittera la gare de Paris-Lyon, pour arriver à Nice, les dimanches, à 4 h. 40 soir; à Gênes, à 10 h. 45, et à Rome, les lundis, à 11 h. 30 matin.

Les touristes anglais, prenant à Londres le train de 10 h. matin, trouveront à Calais une section de train, comprenant wagons-lits et restaurants, qui les amènera à 9 h. 45 du soir, à la gare du Nord.

Sans aucun changement de voiture, ils seront transportés par la ligne de Ceinture, ainsi que les voyageurs arrivés d'Amsterdam ou de Bruxelles, à la gare du P. L. M., pour y constituer le train complet. Le diner leur aura été servi pendant ce trajet de raccordement. Le retour de ce même train se fera les lundis soirs, à 7 h. 45, de Rome; arrivés à Nice les mardis, à 1 h. 35 soir, et à Paris, les mercredis, à 8 h. matin.

On nous assure que le matériel préparé pour le NICE ET ROME EXPRESS et spécialement ses Voitures-Salons-Restaurants, dépasseront encore en splendeur celles de l'ORIENT-EXPRESS

Journal des Débats 1^{er} décembre 1883 (source BNF Gallica)

On nous annonce que la C^e P. L. M., voulant perfectionner encore la marche du NICE et ROME EXPRESS, train de luxe composé de SLEEPING-CAR, dont nous parlions avant-hier, vient de réduire l'horaire de ce train, de façon que son arrivée à Nice aura lieu les dimanches à 3 h. 49 de relevée (au lieu de 4 h. 40), et à Vintimille, frontière d'Italie, à 5 h. 12.

Tous longs arrêts étant ainsi supprimés, le NICE ET ROME-EXPRESS devient le premier train du monde, autant par la rapidité de sa marche que par le confort de son installation.

Journal des Débats 6 décembre 1883 (source BNF Gallica)

La presse parisienne se fit ensuite l'écho de plusieurs tentatives de mises en marche d'une liaison plus directe entre les capitales française et italienne. En octobre 1886, un train spécial se composant de voitures-lits à bogies était ainsi proposé aux touristes anglais au départ de Calais.

The Parisian press then reported several attempts to set up a more direct link between the French and Italian capitals. In October 1886, a special train consisting of bogie sleeping cars was offered to English tourists departing from Calais.

La Compagnie des chemins de fer de Lyon prépare en ce moment, de concert avec la Compagnie des Wagons-Lits, un véritable tour de force. Elle organise un train de luxe entre Londres et Rome; les voitures seront semblables à celles de l'Orient-Express; mais les conditions de vitesse dépassent tout ce que l'on a trouvé jusqu'à présent.

Elles ont fait d'ailleurs l'objet des calculs les plus minutieux.

Aux dernières nouvelles, la Compagnie de Lyon s'en tenait à douze minutes avec la Compagnie italienne qui commence à Gênes. Les Italiens voulaient gagner douze minutes. Le P.-L.-M. ne

pouvait leur en accorder que huit. Aux Italiens de trouver les quatre !
On en est là !

Journal des Débats 10 octobre 1886 (source BNF Gallica)

On en resta là et il n'y avait toujours pas de liaison directe de luxe sur Paris - Rome. A partir du service de l'hiver 1888-1889, cette situation évolua quelque peu. Le PLM et les compagnies italiennes avaient conclu des accords pour des circulations entre les deux pays transitant via Modane et le Mont Cenis.

It remained like that and there was still no direct luxury connection between Paris and Rome. From the winter service of 1888-1889, this situation changed somewhat. The PLM and Italian companies had concluded agreements for traffic between the two countries transiting via Modane and Mont Cenis.



LONDRES, PARIS, ITALIE, par le MONT-CENIS, voie la plus rapide et la plus économique. — Trajet de Paris à Milan en 19 h. 38; départ de Paris, 9 h. 5 du soir; correspondance avec le train partant de Calais à 2 h. 55 du soir: une voiture directe avec **lits-salons** entre Calais et Milan; une voiture directe de 2^e classe entre Paris et Milan. — Départ de Milan, 10 h. 30 du matin. — Billets de 1^{re} et 2^e, valables 10 jours. — Billets d'aller et retour, 1^{re} et 2^e, à prix réduits, pour Turin et Milan, valables 30 jours, avec faculté d'arrêts, délivrés à Paris (gare Mazas et bureaux succursales) et en Italie.

Journal des Débats service de l'hiver
1888-1889 (source BNF Gallica)

Le « Calais-Rome-Express »

En juin 1890, afin de valider les différents aspects technique et commercial d'une circulation rapide entre les deux pays, la CIWL lança un « train-éclair » d'essai. Il s'agissait de parcourir la distance Paris - Rome en 26 heures, un temps de parcours identique à celui mis par l'« Orient-Express » entre Paris et Vienne.

In June 1890, in order to validate the various technical and commercial aspects of rapid circulation between the two countries, the CIWL launched a trial "lightning train". The aim was to cover the distance Paris - Rome in 26 hours, a journey time identical to that taken by the "Orient-Express" between Paris and Vienna.

Après les signatures des différents contrats afférant au nouveau train, la CIWL lança son express de luxe baptisé « Calais-Rome-Express » à partir du 15 novembre 1890. Il était proposé au départ de Calais tous les lundis. Les deux voitures-lits Calais - Rome étaient acheminées par le « Club-Train » jusqu'en gare de Paris-Nord. Il quittait la capitale à 0 h 15 les mardis pour desservir en matinée Aix-les-Bains, puis Modane, Turin, Gênes, Pise avant d'atteindre son terminus romain les mercredis matin à 7 h 41. Les départs depuis Rome se faisaient les mercredis à 9 h 50 pour une arrivée à Paris-Nord le lendemain à 15 h 00. En fonction des marches choisies, une seule rame était nécessaire pour l'aller et le retour. On comptait le plus souvent trois voitures-lits dont une accrochée lors du passage à Paris-Nord ainsi qu'une voiture-restaurant et deux fourgons d'encadrement.

Bien accueillie par les nombreux touristes fortunés se rendant en Toscane et dans la ville éternelle, ces circulations hebdomadaires se poursuivirent jusqu'au 1^{er} avril 1891.

After the signing of the various contracts relating to the new train, the CIWL launched its luxury express called "Calais-Rome-Express" from November 15, 1890. It was offered from Calais every Monday. The two Calais - Rome sleeping cars were transported by the "Club-Train" to Paris-Nord station. It left the capital at 12:15 a.m. on Tuesdays to serve Aix-les-Bains in the morning, then Modane, Turin, Genoa, Pisa before reaching its Roman terminus on Wednesday mornings at 7:41 a.m. Departures from Rome were on Wednesdays at 9:50 a.m. for an arrival in Paris-Nord the next day at 3:00 p.m. Depending on the steps chosen, only one train was needed for the outward and return journey. There were most often three sleeping cars, one of which was attached during the passage to Paris-Nord as well as a restaurant car and two management vans.

Well received by the many wealthy tourists going to Tuscany and the Eternal City, these weekly circulations continued until April 1, 1891.



Calais-Rome-Express

Ayant été très apprécié de la clientèle de la CIWL, cette liaison fut à nouveau établie à partir du 4 janvier 1892. Tenant compte des critiques émises par les voyageurs et concernant principalement les horaires de départ depuis Paris, quelques retouches avaient été apportées dans les heures de passage dans la capitale. Partant chaque lundi, le « Calais-Rome-Express » toujours adjoint au « Club-Train » quittait la gare maritime de Calais à 18 h 40 après avoir relevé la correspondance de Londres. Il faisait une escale parisienne entre 22 h 47 et 23 h 53. Son terminus était atteint les mercredis en matinée au terme d'un

voyage de près de trente heures (37 heures entre Londres et Rome). On relevait des horaires peu modifiés lors des retours depuis l'Italie. De nombreuses correspondances étaient données au train, notamment à Turin pour Milan et à Rome pour Naples.

Having been very appreciated by CIWL customers, this connection was established again from January 4, 1892. Taking into account the criticisms expressed by travellers and mainly concerning the departure times from Paris, some adjustments had been made in the hours passing through the capital. Departing every Monday, the "Calais-Rome-Express" always attached to the "Club-Train" left the Calais ferry terminal at 6:40 p.m. after having picked up the connection from London. It made a stopover in Paris between 10:47 p.m. and 11:53 p.m. Its terminus was reached on Wednesday mornings after a journey of nearly thirty hours (37 hours between London and Rome). There were little changes to schedules during returns from Italy. Many connections were made by train, notably in Turin for Milan and in Rome for Naples.

**CHEMINS DE FER DE
PARIS - LYON - MÉDITERRANÉE**

**Train hebdomadaire de luxe
entre CALAIS et ROME**

A dater du 4 janvier 1892, chaque lundi, à 11 h. 53 soir, un **train** de luxe composé de wagons-lits et d'un wagon-restaurant, partira de la gare du **Nord**, à Paris pour Rome.

Aller. — « Le Calais-Rome » correspond à Calais avec le « **Club-Train** » quittant Londres à 3 h. soir.

Arrivée : le mardi, Milan à 6 h. 42, s.; Gênes à 10 h. soir; le mercredi : Pise à 1 h. 27 matin; Rome à 7 h. 41 matin; Naples à 1 h. 39 soir.

Retour. — Départ de Naples, le mardi, à 10 h. 25 soir; le mercredi, de Rome à 9 h. 50 matin; de Pise à 4 h. 6 soir; de Gênes à 7 h. 33 soir; de Turin à 11 h. soir.

Arrivée : le jeudi, à **Paris-Nord** à 2 h. 40 soir; à Calais à 7 h. 28 soir; à Londres à 10 h. 45 soir.

Dans la limite des places disponibles, le « Calais-Rome » pourra prendre :

1. A Paris, les voyageurs de et pour Maçon, Caloz, Aix-les-Bains et Chambéry;
2. A chacun de ces points des voyageurs pour les autres;
3. Pour toutes les gares italiennes qu'il desservira, soit directement, soit par correspondance, les voyageurs munis de billets à plein tarif et de billets circulaires comprenant le parcours de Turin à Rome, ainsi que les voyageurs porteurs de billets d'aller et retour Londres-Brindisi (via Gênes-Rome), Londres-Naples (via Gênes-Rome), Londres-Turin, Londres-Milan, Paris-Milan, Paris-Turin.

Avis CIWL janvier 1892 (source BNF Gallica)

Lors des services d'hiver suivant, l'arrêt du « Club-Train » amena ses circulations en solo au départ de Calais. En raison de son succès, sa composition était renforcée d'une troisième voiture-lits pour Rome; il était aussi mis en route dès les lundis du mois de novembre (retours les samedis de Rome).

Après avoir relevé la correspondance des navires transmanche venant de Douvres, son départ de Calais était fixé les lundis pour une arrivée à Rome les mardis; le retour s'effectuait les samedis depuis la ville éternelle pour une arrivée les dimanches à Calais. A l'hiver 1897-1898, à partir du 15 novembre, ses horaires étaient les suivants:

During the following winter services, the "Club-Train" stop brought its solo movements from Calais. Due to its success, its composition was reinforced with a third sleeping car for Rome; it was also started on Mondays in November (returns on Saturdays from Rome).

After noting the correspondence of cross-Channel ships coming from Dover, its departure from Calais was scheduled for Mondays for an arrival in Rome on Tuesdays; the return took place on Saturdays from the eternal city for an arrival on Sundays in Calais. In the winter of 1897-1898, from November 15, its hours were as follows:

CALAIS-ROME
TRAIN DE LUXE HEBDOMADAIRE

entre **LONDRES, CALAIS**
la **PETITE-CEINTURE** et **ROME**
l'omposé de Vagons-lits et d'un Vagon-restaurant.
Départ de **LONDRES** et de **CALAIS** le lundi.
Arrivée à **ROME** le mardi.
Départ de **ROME** le samedi.
Arrivée à **CALAIS** et à **LONDRES** le dimanche.
Dans ce train le nombre des places est limité.

matin				soir	
9	dép.	LONDRES.....	arr.	7	30
mid 49	dép.	CALAIS.....	arr.	3	50
2	dép.	AMIENS.....	arr.	1	45
4	arr.	PARIS-NORD...	dép.	mid 20	
4	dép.	LAROCHE.....	arr.	mid 12	
7	arr.	DIJON.....	dép.	9	37
9	dép.	MACON.....	arr.	9	32
9	arr.	AMBERIEU....	dép.	7	34
11	dép.	CULOZ.....	arr.	7	24
11	arr.	AIX-LES-BAINS.	dép.	5	51
min 22	dép.	CHAMBERY....	arr.	5	48
min 38	arr.	(Hrs de Paris)	dép.	4	47
1	dép.	MODANE.....	arr.	4	42
1	arr.	(Hrs de l'Eur. Clé)	dép.	3	40
1	dép.	TURIN.....	arr.	3	38
1	arr.	GÈNES (P.Br.)..	dép.	3	32
2	dép.	PISE.....	arr.	3	20
2	arr.	ROME.....	dép.	2	50
4	dép.		arr.	2	46
matin				min 35	
5	dép.			matin	
8	arr.			1	35
9	dép.			10	3
mid 24	arr.			9	55
mid 30	dép.			6	20
3	arr.			6	16
4	dép.			2	45
4	arr.			2	37
10	dép.			8	37
soir				matin	

Ce train, principalement affecté au transport des voyageurs en provenance de l'Angleterre ou du réseau du Nord pour l'Italie, peut, toutefois, prendre, dans la limite des places disponibles des voyageurs pour les au-delà de Modane vers l'Italie.

NOTA. — Des billets directs peuvent être délivrés par LONDRES, CALAIS et PARIS pour les gares suivantes :

- Brindisi, Florence, Gènes, Livourne, Milan, Naples, Nervi, Novare, Ospedaletti, Pise, Rome, Spezzia, San Remo, Turin, Venise et Verone.

la Manche et de la Méditerranée prenant 117 heures. Une organisation identique avait lieu à Naples au retour d'Alexandrie (départs les vendredis).

During the winter of 1898-1899, travellers continuing south of Rome benefited from an immediate connection to Naples. A liner from the Compagnie Générale de Navigation was also waiting for them to take them to the Egyptian port of Alexandria. People who left London on Thursdays at 9:00 a.m. could thus arrive in Egypt on the following Tuesdays from 6:00 a.m., the journey including the two crossings of the Channel and the Mediterranean taking 117 hours. An identical organization took place in Naples upon return from Alexandria (departures on Fridays).

Hiver 1897-1898

Sur le parcours du retour entre Paris-Nord et Amiens, le « Calais-Rome-Express » réalisait une vitesse commerciale moyenne de 92 km/h, ce qui en faisait alors le train le plus rapide d'Europe. Entre Calais et Macon, le train acheminait aussi une voiture-lits à destination de Vintimille qui était alors attelée à une relation spéciale reprenant les horaires du « Méditerranée-Express ». Afin de ne pas ralentir la marche du convoi lors du passage de la frontière entre la France et l'Italie, la visite des bagages à main accompagnant les voyageurs se faisait dans les compartiments en cours de route.

On the return route between Paris-Nord and Amiens, the "Calais-Rome-Express" achieved an average commercial speed of 92 km/h, which then made it the fastest train in Europe. Between Calais and Macon, the train also transported a sleeping car to Ventimiglia which was then attached to a special connection using the timetables of the "Mediterranean-Express". In order not to slow down the progress of the convoy when crossing the border between France and Italy, the hand luggage accompanying the travellers was inspected in the compartments along the way.

Durant l'hiver 1898-1899, les voyageurs continuant au sud de Rome bénéficiaient d'une correspondance immédiate pour Naples. Un paquebot de la Compagnie Générale de Navigation les attendait également afin de les mener jusqu'au port égyptien d'Alexandrie. Les personnes ayant quitté Londres les jeudis à 9 h 00 pouvaient ainsi arriver en Egypte les mardis suivants dès 6 h 00 du matin, le trajet incluant les deux traversées de

La fréquentation du train étant des plus satisfaisantes, la CIWL le mit en circulation deux jours par semaine à compter du 31 janvier 1899. Prenant dans les indicateurs le nom de « Calais-Paris-Rome-Express », il partait chaque mardis et jeudis pour l'Italie, tandis que ses retours étaient programmés vers Paris et Calais les mercredis et vendredis. Le train partant de Paris les jeudis et en revenant les samedis offrait de plus une voitures-lits directe pour Naples ; assurant de meilleure façon les correspondances maritimes vers Alexandrie (Londres - Alexandrie en 117 heures), ce véhicule était raccordé à Rome sur un convoi venant d'Allemagne et d'Autriche.

De nouvelles améliorations dans ses temps de parcours avaient constatées à l'orée du XX^e siècle. Détenant déjà des records de vitesse sur les voies ferrées de la Compagnie du Nord, le « Calais-Rome-Express » parcourait la distance entre la capitale et Calais (298 kilomètres) en 3 heures et 15 minutes, une moyenne de 92 km/h jugée sensationnelle à cette époque.

As the train's attendance was very satisfactory, the CIWL put it into circulation two days a week from January 31, 1899. Taking the name "Calais-Paris-Rome-Express" in the indicators, it left every Tuesday and Thursday for Italy, while its returns were scheduled to Paris and Calais on Wednesdays and Fridays. The train leaving Paris on Thursdays and returning on Saturdays also offered a direct sleeping car to Naples; better ensuring maritime connections to Alexandria (London - Alexandria in 117 hours), this vehicle was connected to Rome on a convoy coming from Germany and Austria.

New improvements in travel times were noted at the dawn of the 20th century. Already holding speed records on the railways of the Compagnie du Nord, the "Calais-Rome-Express" covered the distance between the capital and Calais (298 kilometers) in 3 hours and 15 minutes, an average of 92 km/h considered sensational at the time.

Le « Paris-Rome-Express »

A partir du 19 novembre 1900, le parcours du train de luxe fut limité à la seule liaison Paris - Rome. Cette réduction des kilométrages faisait sans doute suite à diverses mesures d'économies dictées par la situation financière de la CIWL au sortir de l'Exposition Universelle de Paris. Dorénavant, le convoi ne partait plus de la gare de Paris-Nord mais de celle de Paris-Lyon (Paris-PLM à cette époque). Ses horaires avaient été de plus recalculés pour offrir une relation de jour vers la ville thermale d'Aix-les-Bains. Prenant alors le nom de « Rome-Express », il restait toujours proposé deux jours par semaine jusqu'au 10 mai ; ses départs à destination de Rome avaient toutefois lieu les lundis et les vendredis (Paris 13 h 50 - Aix-les-Bains 22 h 14 - Rome 19 h 15 le lendemain et Rome 14 h 20 - Aix-les-Bains 9 h 52 - Paris 18 h 30 le lendemain). Il ne transitait plus par Macon mais par la ligne de la Bresse via Bourg-en-Bresse. Les temps des voyages entre les deux capitales s'étaient abaissés à 29 heures environ.

From November 19, 1900, the route of the luxury train was limited to the Paris - Rome connection only. This reduction in mileage undoubtedly followed various cost-saving measures dictated by the financial situation of the CIWL at the end of the Paris Universal Exhibition. From now on, the train no longer left from the Paris-Nord station but from that of Paris-Lyon (Paris-PLM at that time). Its schedules had also been recalculated to offer a daytime connection to the spa town of Aix-les-Bains. Then taking the name "Rome-Express", it was still offered two days a week until May 10; however, its departures to Rome took place on Mondays and Fridays (Paris 1:50 p.m. - Aix-les-Bains 10:14 p.m. - Rome 7:15 p.m. the next day and Rome 2:20 p.m. - Aix-les-Bains 9:52 a.m. - Paris 6:30 p.m. the next day). It no longer transited through Macon but via the Bresse line via Bourg-en-Bresse. Travel times between the two capitals were reduced to around 29 hours.

L'affluence des réservations motiva même sa mise en circulation un troisième jour à compter du 25 mars 1901 (les mercredis) et jusqu'au 10 mai suivant. On conserva cette périodicité à l'hiver 1901-1902 pour le « Paris-Rome-Express » (les lundis, mercredis et vendredis). Sur le sol italien, il était désormais classé PR-RP (contre n° 19-20 auparavant). Pendant la saison 1903, il demeurait proposé les mardis, jeudis et samedis aussi bien à Paris qu'à Rome. Des dates supplémentaires s'ajoutaient lors des fêtes de Pâques, période chargée de déplacements. Il était arrêté au début du mois de mai.

The influx of reservations even motivated its putting into circulation on a third day from March 25, 1901 (Wednesdays) and until the following May 10. This periodicity was retained in the winter of 1901-1902 for the "Paris-Rome-Express" (Mondays, Wednesdays and Fridays). On Italian soil, he was now classified PR-RP (compared to n° 19-20 previously). During the 1903 season, it remained offered on Tuesdays, Thursdays and Saturdays both in Paris and in Rome. Additional dates were added during the Easter holidays, a busy travel period. It stopped at the beginning of May.

Pour faciliter les voyages hivernaux et de début de printemps de sa clientèle aisée vers les sites touristiques du sud de l'Italie ainsi que vers la Sicile, la CIWL prit en 1903 l'initiative de prolonger l'une des deux courses en voiture-lits depuis Rome vers Naples et Palerme (2 392 km). Les lundis et jeudis, une ou deux de ses voitures-lits recevaient des plaques latérales avec l'indication « Paris-Rome-Naples-Express ». Ses horaires de circulation avaient été avancés sur la parcours français, le départ depuis Paris se faisait à 11 h 20 pour une arrivée à Rome à 17 h 50 le lendemain (heure italienne) ; la ville de Naples était ensuite atteinte à 23 h 30. Ayant des plaques latérales « Paris-Rome-Naples-Palerme-Express », l'une des voitures-lits entrant dans la composition du train partant les jeudis poursuivait ses missions au sud de Naples pour un terminus reporté à Palerme en Sicile (arrivée les samedis à 19 h 10). La traversée maritime du détroit de Messine s'effectuait sur un navire spécialement aménagé. A cette même date, une voiture-lits du nouveau train « Berlin-Naples-Express » circulant également depuis l'hiver précédent, proposait la même destination. Les deux véhicules étaient ainsi acheminés ensemble par mesure d'économie ; avec une voiture-restaurant et un fourgon à deux essieux, ils formaient alors le « Naples-Palerme-Express ».

To facilitate winter and early spring travel for its wealthy clientele to the tourist sites of southern Italy as well as to Sicily, the CIWL took the initiative in 1903 of extending one of the two sleeping car journeys from Rome to Naples and Palermo (2,392 km). On Mondays and Thursdays, one or two of its sleeping cars received side plates with the indication "Paris-Rome-Naples-Express". Its traffic times had been brought forward on the French route, departure from Paris was at 11:20 a.m. for an arrival in Rome at 5:50 p.m. the next day (Italian time); the city of Naples was then reached at 11:30 p.m. Having side plates "Paris-Rome-Naples-Palermo-Express", one of the sleeping cars included in the composition of the train leaving on Thursdays continued its missions south of Naples for a final terminus at Palermo in Sicily (arrival on Saturdays at 7:10 p.m.). The sea crossing of the Strait of Messina was carried out on a specially equipped ship. On the same date, a sleeping car of the new "Berlin-Naples-Express" train, also running since the previous winter, offered the same destination. The two vehicles were thus transported together as a cost-saving measure; with a dining car and a two-axle van, they then formed the "Naples-Palermo-Express".

Pendant les mois d'été, alors que le « Paris-Rome-Express » cessait ses prestations, la CIWL avait pris l'initiative depuis 1902 de faire circuler entre Paris-Lyon et Chambéry un train de luxe diurne se composant de voitures-salon et d'une voiture-restaurant. Cette relation empruntait les mêmes sillons que le « Rome-Express » et ce train baptisé « Savoie-Express » reprenait les mêmes horaires entre la fin du mois de mai

et le début du mois d'octobre. Proposé au début les mardis, jeudis et samedis et avec des retours vers la capitale ayant lieu les lundis, mercredis et vendredis, une seule rame en roulement croisé suffisait pour cette nouvelle relation de luxe. Il fut même rendu quotidien à partir de l'été 1912 avant d'être stoppé deux ans plus tard.

During the summer months, while the "Paris-Rome-Express" ceased its services, the CIWL had taken the initiative since 1902 to run between Paris-Lyon and Chambéry a luxury daytime train consisting of lounge cars and a dining car. This connection took the same paths as the "Rome-Express" and this train called "Savoie-Express" used the same timetables between the end of May and the beginning of October. Initially offered on Tuesdays, Thursdays and Saturdays and with returns to the capital taking place on Mondays, Wednesdays and Fridays, a single cross-rolling trainset was sufficient for this new luxury relationship. It

was even made daily from the summer of 1912 before being stopped two years later.

		PARIS-ROME			
		TRAIN DE LUXE			
		Entre PARIS, ROME, FLORENCE, NAPLES			
		et PALERME			
		Vagons-Lits et Restaurant.			
matin		dép. PARIS-P.-L.-M.	arr.	↑	soir
11 20		arr. LAROCHE.....	dép.		6 31
1 23		dép. DIJON	arr.		4 39
1 28		dép. BOURG	arr.		4 34
3 27		dép. AMBÉRIEU	arr.		2 41
3 33		dép. CULOZ	arr.		2 35
5 32		dép. AIX-LES-BAINS....	arr.		multi 36
6 5		dép. CHAMBÉRY	arr.		multi 1
6 5		dép. ST-JEAN-DE-MAURIENNE	dép.		11 56
7 2		(Heure de Paris)	arr.		11 4
7 24		MODANE.....	dép.		10 29
7 29		(Heure de l'Eur. centr.)	arr.		10 21
7 45		dép. TURIN	dép.		10 5
7 50		arr. ALEXANDRIE.....	arr.		10 "
9 27		dép. GENES.....	dép.		8 48
10 18		dép. PISE.....	arr.		7 57
11 36		arr. ROME.....	dép.		8 35
2 48		dép. PISE.....	arr.		4 40
4 44		arr. FLORENCE.....	dép.		2 24
6 40		dép. ROME.....	arr.		min 20
10 55		arr. NAPLES.....	dép.		8 20
11 10		arr. PALERME.....	dép.		8 22
5 50					1 45
11 43					7 50
2 44					5 30
6 30					multi 10
11 25					7 30
6 20					11 45
soir					matin

Jours de mise en marche.	
Audépart de PARIS	Lundi, jeudi et samedi pour Rome et Florence, jusqu'au 18 mai. Lundi et jeudi pour Naples. Lundi et jeudi pour Palerme jusqu'au 25 avril.
Au départ de	NAPLES, mercredi et samedi. ROME et FLORENCE, lundi, mercredi et samedi, jusqu'au 20 mai. PALERME, mardi et vendredi, jusqu'au 30 avril.

Le train, dont le nombre de places est limité, est affecté aux relations de la France avec l'Italie (par le Mont-Cenis) et vice versa. En outre, il prend à Paris les voyageurs pour Aix-les-Bains, et à Aix-les-Bains les voyageurs pour Paris.

PRIX DES SUPPLÉMENTS pr les principaux parcours.

De	AUX-LES-BAINS	TURIN	FLORENCE	ROME	NAPLES	PALERME
PARIS-P.-L.-M.						
aux GARES CI-CONTRE et vice versa	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	18 "	25 75	44 05	55 40	66 55	98 80

1906/1907

A compter du 3 décembre 1904, l'acheminement d'une voiture-lits supplémentaire était également confié au « Paris-Rome-Naples-Palerme-Express » ; ce véhicule détaché lors de l'escale en gare de Pise se rendait vers Florence, la capitale de la Toscane. Les départs parisiens avaient lieu les lundis, jeudis et samedis, ceux depuis Rome étant prévus les lundis, mercredis et samedis. Deux fois par semaine, les lundis et jeudis, le train comportait donc une voiture-lits pour Naples. Cette unité prolongeait son parcours jusqu'à Palerme à partir de 30 janvier 1904.

Un schéma de circulation identique caractérisa le service de l'hiver 1905-1906 (départs trihebdomadaires de Paris du 4 décembre au 5 mai et de Rome du 6 décembre au 7 mai). Ces dates varièrent ensuite de quelques jours les années suivantes.

From December 3, 1904, the transport of an additional sleeping car was also entrusted to the "Paris-Rome-Naples-Palermo-Express"; this vehicle detached during the stopover at Pisa station was heading towards Florence, the capital of Tuscany. Paris departures took place on Mondays, Thursdays and Saturdays, those from Rome being scheduled for Mondays, Wednesdays and Saturdays. Twice a week, on Mondays and Thursdays, the train therefore included a sleeping car for Naples. This unit extended its route to Palermo from January 30, 1904.

An identical traffic pattern characterized the service in the winter of 1905-1906 (tri-weekly departures from Paris from December 4 to May 5 and from Rome from December 6 to May 7). These dates then varied by a few days in the following years.

A dater de l'hiver 1907-1908, le train circulait du 3 décembre au 19 mai. A la fin du mois de décembre, la CIWL décidait à cette époque du prolongement chaque mardis depuis Naples jusqu'à la station balnéaire de Giardini-Taormina (2 208 km) sur la côte orientale de la Sicile, une mesure identique était prise pour le « Berlin-Naples-Express ». La voiture-lits affectée à cette liaison avait sur ses deux faces latérales des plaques « Paris-Rome-Naples-Palermo-Taormina-Express ».

From the winter of 1907-1908, the train ran from December 3 to May 19. At the end of December, the CIWL decided at that time to extend every Tuesday from Naples to the seaside resort of Giardini-Taormina (2,208 km) on the eastern coast of Sicily, an identical measure was taken for the "Berlin-Naples-Express". The sleeping car assigned to this connection had "Paris-Rome-Naples-Palermo-Taormina-Express" plates on its two side faces.

PARIS-ROME		TRAIN DE LUXE	
Entre PARIS, ROME, FLORENCE, NAPLES, TAORMINE et PALERME.			
Vagons-Lits et Restaurant.			
matin			soir
11 20	dép. PARIS-P.-L.-M. arr.		6 21
1 25	dép. LAROCHE..... arr.		4 38
3 30	dép. DIJON..... arr.		2 39
5 32	dép. BOURG..... arr.	min 36	
6 5	dép. AMBERIEU..... arr.		11 52
7 2	dép. CULOZ..... arr.		11 1
7 24	arr. AIX-LES-BAINS..... arr.		10 29
7 34	dép. CHAMBERY..... arr.		10 21
7 50	dép. ST-JEAN-DE-MACRIENNE..... arr.		10 5
9 29	dép. MODANE..... arr.		10 9
10 19	arr. (Heure de Paris)..... arr.		8 48
	MODANE..... arr.		7 57
11 36	dép. (Heure de l'Eur. centr.)..... arr.		8 20
2 50	arr. TURIN..... arr.		4 38
4 44	arr. ALEXANDRIE..... arr.		2 24
6 40	arr. GENES..... arr.	min 15	
10 55	arr. PISE..... arr.		8 12
11 10	arr. ROME..... arr.		9 22
5 45	dép. PISE..... arr.		7 58
11 15	arr. FLORENCE..... arr.		5 40
1 34	dép. ROME..... arr.	min 15	
6 5	arr. NAPLES..... arr.		7 40
11 22	arr. TAORMINE..... arr.		3 25
2 33	arr. PALERME..... arr.		11 45
6 20			matin
soir			

Jours de mise en marche.
 Au départ de PARIS les mardi, jeudi et samedi pour Rome et Florence, du 3 décembre au 19 mai.
 Au départ de FLORENCE et ROME, lundi, mercredi et samedi, pour Paris, du 7 décembre au 23 mai.
 Au départ de ROME pour NAPLES, les mercredi, vendredi et dimanche, du 4 décembre au 17 mai.
 Au départ de NAPLES pour ROME, les lundi, mercredi et samedi, du 7 décembre au 20 mai.
 Arrivée à TAORMINE le jeudi, du 2 janvier au 30 avril.
 Départ de TAORMINE le vendredi, du 3 janvier au 1er mai.
 Arrivée à PALERME les lundi et samedi, du 6 janvier au 27 avril.
 Départ de PALERME les dimanche et mardi, du 7 janvier au 28 avril.
 Ce train, dont le nombre de places est limité, est affecté aux relations de la France avec l'Italie (par le Mont-Cenis) et vice versa. En outre, il peut prendre à Paris les voyageurs pour Aix-les-Bains, et à Aix-les-Bains les voyageurs pour Paris.

PRIX DES SUPPLÉMENTS pr les principaux parcours.						
De	AIX-LES-BAINS	TURIN	FLORENCE	ROME	NAPLES	PALERME
PARIS-P.-L.-M. aux GARES CI-CONTRE et vice versa	fr. c. 18 »	fr. c. 25 75	fr. c. 44 05	fr. c. 55 40	fr. c. 66 55	fr. c. 98 80

1907-1908

PARIS-ROME		TRAIN DE LUXE TRI-HEBDOMADAIRE	
Entre PARIS, ROME, FLORENCE, NAPLES, TAORMINA et PALERME			
Vagons-Lits et Restaurant.			
soir			soir
...	dép. Londres..... arr.		10 45
...	dép. Boulogne-Maritime..... arr.		7 22
...	arr. Paris-Nord..... arr.		4 9
...	dép. Paris-P.-L.-M..... arr.		3 33
soir	arr. Paris-P.-L.-M..... arr.		2 55
2 9	dép. Laroche..... arr.	min 24	2 40
3 59	dép. Dijon..... arr.		10 10
6 2	dép. Bourg..... arr.		8 21
7 52	dép. Amberieu..... arr.		7 49
8 26	dép. Culoz..... arr.		6 58
9 11	arr. Aix-les-Bains..... arr.		6 34
9 35	dép. Chambéry..... arr.		6 10
9 55	dép. Epierre..... arr.		6 42
10 22	dép. St-Jean-de-Maur..... arr.		5 1
10 53	dép. (Heure de Paris)..... arr.		4 42
11 21	arr. Modane..... arr.		4 26
min 20	dép. (Heure Eur. Centr.)..... arr.		1 42
1 29	arr. Turin..... arr.		11 42
4 5	arr. Alexandrie..... arr.		10 42
5 42	arr. Genes..... arr.		9 29
7 30	arr. Pise..... arr.		6 5
11 30	dép. ROME..... arr.	min 20	
11 45	dép. Pise..... arr.		5 53
5 45	arr. Florence..... arr.		4 20
11 50	dép. Rome..... arr.	min 9	
1 53	arr. Naples..... arr.		3 10
6 20	arr. Taormina..... arr.		11 25
10 25	arr. Palerme..... arr.		matin
2 5			
6 42			
soir			

Jours de mise en marche.
 Au départ de PARIS pour ROME, FLORENCE et NAPLES, lundi, jeudi et samedi, du 1er décembre au 11 mai.
 Au départ de NAPLES, FLORENCE et ROME pour PARIS, les lundi, mercredi et samedi, du 3 décembre au 13 mai.
 Ce train sera prolongé de NAPLES sur PALERME et TAORMINA aux jours ci-après : départs de Paris pour Palermo, les jeudis et samedis du 5 janvier au 27 avril inclus; départs de Palermo pour Paris, les dimanches et mardis, du 8 janvier au 30 avril inclus. Départs de Paris pour Taormina, les lundis, du 2 janvier au 24 avril inclus; départs de Taormina pour Paris, les vendredis, du 6 janvier au 28 avril inclus.
 Ce train, dont le nombre de places est limité, est affecté aux relations de la France avec l'Italie (par le Mont-Cenis) et vice versa. En outre, il peut prendre à Paris les voyageurs pour Aix-les-Bains et à Aix-les-Bains les voyageurs pour Paris.

PRIX DES SUPPLÉMENTS pour les principaux parcours.						
De	AIX-LES-BAINS	TURIN	FLORENCE	ROME	NAPLES	PALERME
PARIS-P.-L.-M. aux GARES CI-CONTRE et vice versa	fr. c. 18 »	fr. c. 25 75	fr. c. 44 10	fr. c. 55 40	fr. c. 66 55	fr. c. 97 90

1910-1911

Pendant la saison 1910-1911 (1^{er} décembre au 11 mai) et depuis Rome, le convoi reçut une voiture-lits supplémentaire directe pour la destination de Boulogne. De cette gare maritime, des navires ralliaient la Grande-Bretagne vers Douvres et Londres.

Le succès des séjours en Italie ne se démentant nullement, on rendit mêmes quotidiennes les circulations du convoi entre le 1^{er} février et le 11 mai 1913 (trois fois par semaine du 2 décembre 1912 au 31 janvier 1913) et même durant toute la période du service suivant du 1^{er} décembre 1913 au 11 mai 1914.

During the 1910-1911 season (December 1 to May 11) and from Rome, the convoy received an additional sleeping car direct to the destination of Boulogne. From this maritime station, ships travelled from Great Britain to Dover and London.

The success of the destinations in Italy was in no way denied, so the train's movements were made daily between February 1 and May 11, 1913 (three times a week from December 2, 1912 to January 31, 1913) and even throughout the entire period of service, from December 1, 1913 to May 11, 1914.

En dépit de nos recherches sur les matériels CIWL affectés à cette relation, nous n'avons pu retrouver que les effectifs de l'hiver 1913-1914. Ils comprenaient les voitures-lits (WL) n° 975, 976, 988 à 992, 1619 à 1623, 2124 à 2126, les voitures-restaurant (WR) n° 816, 817, 952 à 955 et les fourgons (F) n° 1013, 1055 à 1059, 1065, 1066, 1112. La déclaration de la Première Guerre mondiale en août 1914 fit naturellement disparaître des indicateurs ce grand train de luxe. Pendant l'hiver 1914-1915, il subsistait toutefois entre Paris et Rome un train express ordinaire comportant des voitures à places assises des trois classes, des voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe ainsi que des lits-salon ; conséquence de l'entrée en guerre de l'Italie après 1915, ses horaires étaient ensuite peu respectés, la priorité étant donnée aux convois militaires.

Despite our research on the CIWL equipment assigned to this relationship, we were only able to find the numbers for the winter of 1913-1914. They included sleeping cars (WL) nos. 975, 976, 988 to 992, 1619 to 1623, 2124 to 2126, dining cars (WR) nos. 816, 817, 952 to 955 and vans (F) nos. ° 1013, 1055 to 1059, 1065, 1066, 1112. The declaration of the First World War in August 1914 naturally caused this large luxury train to disappear from the indicators. During the winter of 1914-1915, however, there remained an ordinary express train between Paris and Rome comprising passenger cars of three classes, 1st class and 2nd class sleeping cars as well as lounge beds; As a result of Italy's entry into the war after 1915, its schedules were then poorly respected, priority being given to military convoys.



Journal des Débats 5 novembre 1914 (Gallica BNF)

Annexe sur les affections des matériels CIWL

Eté 1909 :

Paris - Rome WL n° 831 à 837,

Eté 1913 :

Paris - Rome WL n° 831 à 837,

Hiver 1913-1914 :

- WL n° 975, 976, 988 à 992, 1619 à 1623, 2124 à 2126,
- WR n° 816, 817, 952 à 955,
- F n° 1013, 1055 à 1059, 1065, 1066, 1112,

Eté 1914 :

Paris - Florence WL n° 507 à 510, 513, 515,

Hiver 1914-1915 : au 16 décembre

Paris - Rome n° 1bis-2bis WL n° 971 à 975, 1620, 1621,

Eté 1915 : au 15 mai

Paris - Rome n° 12059-12062 WL n° 967, 968, 990, 1619, 2124, 2126, 2190,

Rome-Express

Le renouveau des années folles - The revival of the Roaring Twenties

by Jean-Marc Dupuy

Le rétablissement d'une relation directe améliorée et comportant des voitures-lits entre les capitales française et italienne fut réalisée dès le 8 mars 1919. Si les vérifications des passeports et de leurs visas se faisant en gare frontière de Modane obligeaient les voyageurs à descendre des voitures, en avril suivant, ces opérations pouvaient se faire dans le train lors de l'arrêt dans cette station.

The re-establishment of an improved direct relationship including sleeping cars between the French and Italian capitals was achieved on March 8, 1919. If the checks of passports and their visas carried out at the Modane border station required travellers to get off the cars, the following April, these operations could be done on the train when stopping at this station.

Ensuite, pour les nouveaux horaires de l'hiver 1919-1920, après les décisions prises lors de la première Conférence Européenne des Horaires (CEH) s'étant tenue après-guerre, les réseaux français et italien donnèrent leur aval pour la remise en fonctionnement prioritaire de ce convoi de luxe entre les deux villes. La circulation retrouvant sa place dans le club très fermé des grands trains de luxe, changea de nom à cette occasion pour prendre celui de « Rome-Express ». Formé grâce à des voitures-lits, une voiture-restaurant et deux fourgons, il circulait alors de façon trihebdomadaire. Ses départs étaient proposés depuis la gare de Paris-Lyon les mardis, jeudis et samedis dans des horaires Paris 14 h 00 - Rome 20 h 10 (les mercredis, vendredis et dimanches) et des retours positionnés les mêmes jours depuis Rome dans un sillon 10 h 00 vers Paris atteint le lendemain à 14 h 35 :

Then, for the new timetables for the winter of 1919-1920, after the decisions taken during the first European Timetable Conference (CEH) held after the war, the French and Italian networks gave their

approval for the reactivation priority of this luxury train between the two cities. The traffic, finding its place in the very exclusive club of large luxury trains, changed its name on this occasion to that of "Rome-Express". Made up of sleeping cars, a dining car and two vans, it then circulated three times a week. Its departures were offered from Paris-Lyon station on Tuesdays, Thursdays and Saturdays in times Paris 2:00 p.m. - Rome 8:10 p.m. (Wednesdays, Fridays and Sundays) and returns positioned on the same days from Rome in a path 10 p.m. to Paris reached the next day at 2:35 p.m.:

- PR : Paris-Lyon 14 h 00, Laroche-Migennes 16 h 11 - 16 h 17, Dijon 18 h 39 - 18 h 45, Bourg-en-Bresse 21 h 02 - 21 h 06, Ambérieu 21 h 34 - 21 h 40, Culoz 22 h 33 - 22 h 34, Aix-les-Bains 23 h 01 - 23 h 02, Chambéry 23 h 22 - 23 h 29, Saint-Jean-de-Maurienne 1 h 06 - 1 h 08, Modane 2 h 00 - 4 h 00 (heure Europe continentale), Turin 6 h 40 - 7 h 45, Gênes PP 11 h 00 - 11 h 10, La Spezia 13 h 45 - 13 h 55, Pise 15 h 15 - 15 h 25, Livourne 15 h 46 - 15 h 50, Rome 21 h 30.

- RP : Rome 10 h 00, Livourne 15 h 51 - 15 h 23, Pise 15 h 43 - 15 h 53, La Spezia 17 h 13 - 17 h 20, Gênes PP 19 h 44 - 19 h 55, Turin 23 h 05 - 23 h 25, Modane 2 h 00 - 3 h 00 (heure Europe occidentale), Chambéry 4 h 45 - 4 h 51, Aix-les-Bains 5 h 10 - 5 h 13, Culoz 5 h 34 - 5 h 35, Bourg-en-Bresse 6 h 28 - 6 h 34, Dijon 9 h 37 - 9 h 43, Laroche-Migennes 12 h 05 - 12 h 10, Paris-Lyon 14 h 35.

Si les destinations de Palerme et de Taormina lui étaient retirées suite à sa limitation de son parcours à Rome, un essai de liaison vers Istanbul avait toutefois été tenté. En effet, chaque semaine, une voiture-lits pour la destination de Tarente lui était raccrochée. Depuis ce port, un paquebot en correspondance était en partance immédiate pour Corinthe et la Turquie. Cette possibilité fut ensuite supprimée lors du prolongement du « Simplon-Orient-Express » au-delà de Belgrade.

If the destinations of Palermo and Taormina were withdrawn following its limitation of its route to Rome, a test connection to Istanbul had nevertheless been attempted. In fact, every week, a sleeping car for the destination of Taranto was attached to it. From this port, a connecting liner was immediately leaving for Corinth and Turkey. This possibility was then removed when the "Simplon-Orient-Express" was extended beyond Belgrade.

Pour l'été 1920, on avait maintenu les services vers la capitale italienne ; sa composition avait même été renforcée d'une voiture-salon en bois de teck qui faisait le seul trajet entre Paris et la station thermale et climatique d'Aix-les-Bains, une réminiscence de l'ancien « Savoie-Express » d'avant 1914. La rame fut ensuite complétée par de nouvelles courses de voitures-lits. Le parc affecté au train se composait alors des voitures-lits n° 967 à 976, n° 2189 et 2190, dont neuf en roulement et trois autres en réserve. A l'hiver suivant, les deux dernières unités avaient été mutées vers d'autres utilisations ; elles avaient été remplacées par les véhicules n° 988 à 992, soit un effectif porté à quinze voitures-lits dont dix en service.

For the summer of 1920, services to the Italian capital were maintained; its composition had even been reinforced with a teak wood lounge car which made the only journey between Paris and the spa and climatic resort of Aix-les-Bains, a reminiscence of the old "Savoie-Express" of before 1914. The train was then supplemented by adding new sleeping cars. The fleet assigned to the train then consisted of sleeping cars Nos. 967 to 976, Nos. 2189 and 2190, nine of which were in operation and three others in reserve. By the following winter, the last two units had been transferred to other uses; they had been replaced by vehicles No. 988 to 992, bringing the number to fifteen sleeping cars, ten of which were in service.

Pour les horaires du 1^{er} juin au 3 octobre 1921, on lui adjoignit également une voiture-lits entre Paris et Florence, ainsi qu'une seconde prolongée depuis Rome jusqu'à Naples. Les jeudis, il s'y ajoutait encore une rotation entre Paris et Brindisi, son mouvement d'équilibre se faisant les vendredis. Tous les véhicules à placées couchées restaient du type R ayant des châssis métalliques mais conservant des caisses en bois de teck. Avec ces renforcements de composition, la charge du convoi atteignait 367 tonnes entre Paris et Aix-les-Bains, puis 327 tonnes ensuite pour affronter les rampes de la ligne de la Maurienne. Compte tenu de ces chiffres, le recours à une double traction entre Saint-Jean-de-Maurienne et Modane s'avérait toutefois indispensable. Sur le versant italien, la présence de tronçons en voie unique, notamment entre Bardonecchia (Bardonnèche) et Bussoleno, la section au profil le plus dur dans le sens de la montée, compliquait la traction du train. Les FS avaient alors entrepris son électrification en triphasé 3 600 V - 16,7 Hz depuis Modane. Il en avait été de même pour la ligne dite des Giovi traversant les Apennins entre Ronco et Gênes.

For the timetables from June 1 to October 3, 1921, a sleeping car was also added between Paris and Florence, as well as a second extended one from Rome to Naples. On Thursdays, there was also a rotation between Paris and Brindisi, its balancing movement taking place on Fridays. All recumbent vehicles remained type R with metal chassis but retaining teak wooden bodies. With these reinforcements in composition, the load of the train reached 367 tonnes between Paris and Aix-les-Bains, then 327 tonnes afterwards to face the ramps of the Maurienne line. Given these figures, however, the use of double traction between Saint-Jean-de-Maurienne and Modane proved essential. On the Italian side, the presence of single-track sections, notably between Bardonecchia (Bardonecchia) and Bussoleno, the section with the toughest profile in the direction of the climb, complicated the traction of the train. The FS then undertook its three-phase 3,600 V - 16.7 Hz electrification from Modane. The same was true for the so-called Giovi line crossing the Apennines between Ronco and Genoa.

Une forte demande des voyageurs pendant la période d'hiver avait provoqué la circulation quotidienne du « Rome-Express » entre le 1^{er} janvier et le 15 mai 1922. Il revint ensuite à sa périodicité trihebdomadaire le reste de l'année. A cette époque, ses horaires avaient quelque peu été modifiés ; son départ de Paris se voyait ainsi reporté à 11 h 40 pour une meilleure desserte de la gare d'Aix-les-Bains atteinte en soirée à 21 h 33. La ville de Rome pouvait être alors rejointe le lendemain à 19 h 30. Lors de l'arrêt à Pise, le train offrait des correspondances pratiques pour la destination de Florence puis à Rome pour celles de Naples et de Brindisi. Le retour au départ de la capitale italienne était proposé à 14 h 20 pour rallier Paris à 20 h 10 le lendemain.

Strong demand from travellers during the winter period had caused the daily circulation of the "Rome-Express" between January 1 and May 15, 1922. It then returned to its tri-weekly schedule for the rest of the year. At this time, its hours had been somewhat modified; its departure from Paris was thus postponed to 11:40 a.m. for better service to the Aix-les-Bains station reached in the evening at 9:33 p.m. The city of Rome could then be reached the next day at 7:30 p.m. from the stop in Pisa, the train offered convenient connections to the destination of Florence then to Rome for those of Naples and Brindisi. The return departure from the Italian capital was proposed at 2:20 p.m. to reach Paris at 8:10 p.m. the next day.

ROME - EXPRESS		Service 1921-1922	
Train de luxe entre PARIS, AIX-LES-BAINS, TURIN et ROME. Avec Wagon-salon PARIS-AIX-LES-BAINS (supplément : 39 francs). Tri-hebdomadaire du 1 ^{er} juin au 31 décembre ainsi qu'à partir du 16 mai. Quotidien du 1 ^{er} janvier au 15 mai au départ de Paris et du 2 janvier au 16 mai au départ de Rome. En correspondance, à PISE, de et pour FLORENCE, à ROME, de et pour NAPLES et BRINDISI			
Jours de mise en marche du 1 ^{er} juin au 31 décembre et à partir du 16 mai			
Départ de PARIS pour FLORENCE, ROME, NAPLES et BRINDISI (1), les mardis, jeudis et samedis. Départ de BRINDISI pour PARIS les lundis, mercredis et vendredis (1). Départ de NAPLES, ROME et FLORENCE pour PARIS les mardis, jeudis et samedis. Ce train, dont le nombre de places est strictement limité, est spécialement affecté aux relations de la France avec l'Italie (par le Mont-Cenis) et vice versa. Il assure, pendant la saison d'été, les relations entre Paris et Aix-les-Bains et entre Aix-les-Bains et l'Italie et vice versa. Il peut également, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt.			
L'examen des passeports et la visite des bagages se font dans les voitures mêmes du train, dans les deux sens à Modane.			
(1) Changement de voiture à Rome pour ou de Brindisi.			
PRIX DES SUPPLÉMENTS (calculés au taux de 0 fr. 4522 par kilomètre) (droits de timbre non compris) :			
DE PARIS-P.-L.-M.		DE MODANE	
AUX GARES	AIX-LES-BAINS	AUX GARES	TURIN
CI-CONTRE	fr. c.	CI-CONTRE	lire
et vice versa	87 05	et vice versa	46 35
			61 25
			69 30
			76 10
			82 60
			104 30
			124 85

retour) demeurait toujours trihebdomadaire durant l'été avec des départs proposés depuis Paris et Rome les mardis, jeudis et samedis. Trois voitures-salon à bogies portant les n° 912, 1551 et 1552 complétaient les rames entre Paris et Aix-les-Bains. A cette époque, un petit déjeuner était facturé 3 francs ou 5 liras, tandis que les prix des déjeuners et des dîners s'élevaient à 15 francs ou 25 liras. Le parc des voitures-restaurant comprenait alors les cinq véhicules non métalliques n° 950 à 952, 1607 et 1608.

Many criticized the north-south path for being placed too late at the departure from the French capital. This situation, leading to late service to the spa resort of Aix-les-Bains, was corrected in the summer of 1922, thanks to an advance of the departure time at Paris-Lyon to 9:20 a.m. for a passage to Aix-les-Bains from 6:59 p.m. Arrival in Rome took place the next day at 3:55 p.m. and in Florence from 1:50 p.m. The city of Naples was reached at 9:30 p.m. (11:55 p.m. on Sundays) . The "Rome-Express" L 39-PR-99 (and 80-RP-L 40 on the return) still remained tri-weekly during the summer with departures offered from Paris and Rome on Tuesdays, Thursdays and Saturdays. Three bogie lounge cars bearing the numbers 912, 1551 and 1552 completed the trains between Paris and Aix-les-Bains. At that time, a breakfast was charged 3 francs or 5 liras, while the prices for lunches and dinners were 15 francs or 25 liras. The dining car fleet then included the five non-metallic vehicles nos. 950 to 952, 1607 and 1608.

Compte tenu d'un nombre toujours plus important de voyageurs se rendant en Italie durant les mois d'hiver, les circulations du « Rome-Express » devinrent quotidiennes à partir du 15 janvier 1923. Durant ce service de l'hiver 1922-1923, la Direction régionale de Paris avait alors un effectif de vingt-huit voitures-lits réservé pour ce convoi (n° 967 à 976, 988 à 992 et 1619 à 1631, toutes du type R avec caisse en bois tôle), dont vingt en roulement et huit autres en réserve ; les compositions étaient toujours complétées par cinq voitures-restaurant (n° 950, 951 et 1606 à 1608 toutes à caisse en bois tôle), dont quatre en roulement et une en réserve, ainsi que par quinze fourgons à bagages (n° 1071, 1072, 1089 à 1094, 1095 à 1099, 1113 et 1114, tous à trois essieux sauf n° 1089 à 1094 à bogies) dont dix en roulement et cinq en réserve. Les trois voitures-salon garées dans les ateliers de la CIWL restaient placées en disponibilité.

Given an ever-increasing number of travellers going to Italy during the winter months, the "Rome-Express" services became daily from January 15, 1923. During this service in the winter of 1922-1923, the Paris Regional Directorate then had a complement of twenty-eight sleeping cars reserved for this train (nos. 967 to 976, 988 to 992 and 1619 to 1631, all type R with sheet metal body), twenty of which were in rotation

and eight others in reserve; the compositions were always completed by five dining cars (nos. 950, 951 and 1606 to 1608 all with sheet metal bodies), including four in rotation and one in reserve, as well as by fifteen baggage vans (nos. 1071, 1072, 1089 to 1094, 1095 to 1099, 1113 and 1114, all with three axles except No. 1089 to 1094 with bogies) including ten in operation and five in reserve. The three lounge cars parked in the CIWL workshops remained on standby.

Les matériels réservés au train étant jugés anciens, la CIWL prit la décision d'y affecter durant le service de l'hiver 1922-1923 les nouvelles voitures S2 bois (WL n° 2606 à 2630), cette dotation étant complétée par les WL n° 2485 à 2487. A l'été suivant, la dotation en WL S2 bois n° 2606 à 2627 était suffisante pour composer le convoi. On avait adjoint entre Paris et la Savoie, les trois voitures-salon n° 2344 à 2346. Grâce à des accélérations sensibles réalisées principalement entre Paris et la Savoie, ainsi que sur le parcours italien, le « Rome-Express » partait à l'été 1923 depuis Paris à seulement 10 h 20 pour atteindre Aix-les-Bains à 18 h 41, puis Rome à 14 h 40 le lendemain (parc CIWL à cette date : cinq voitures-restaurant n° 2142 à 2444, 2389, 2392, 2396, vingt-cinq voitures-lits type S2 bois n° 2606 à 2630).

The equipment reserved for the train being considered old, the CIWL took the decision to allocate there during the winter service of 1922-1923 the new S2 wooden coaches (WL n° 2606 to 2630), this allocation being supplemented by WL n° 2485 to 2487. The following summer, the supply of WL S2 wood nos. 2606 to 2627 was sufficient to make up the convoy. We had added between Paris and Savoy, the three lounge cars nos. 2344 to 2346. Thanks to significant accelerations carried out mainly between Paris and Savoy, as well as on the Italian route, the "Rome-Express" left for the summer 1923 from Paris at just 10:20 a.m. to reach Aix-les-Bains at 6:41 p.m., then Rome at 2:40 p.m. the next day (CIWL fleet on this date: five dining cars nos. 2142 to 2444, 2389, 2392, 2396, twenty-five wooden type S2 sleeping cars n° 2606 to 2630).

On avait adjoint au train une voiture-lits assurant une course depuis Boulogne-Maritime vers Rome avec un crochet à Paris-Lyon. Pour les services de l'hiver 1923-1924, il était proposé de façon quotidienne depuis le 1^{er} novembre jusqu'au 30 juin, puis trois fois par semaine (mardis, jeudis et samedis) jusqu'au 31 octobre.

A partir du 1^{er} juin 1923, le « Rome-Express » voyait sa marche modifiée de façon à faciliter la correspondance avec l'Angleterre. De plus, une voiture-lit, circulant entre Boulogne-Maritime et Paris-Lyon et rattachée au Rome-Express, permettait aux voyageurs d'aller directement depuis Boulogne-Maritime vers Rome, ou vice-versa, sans changement de voiture, d'après l'horaire ci-après

A sleeping car was added to the train, providing a journey from Boulogne-Maritime to Rome with a detour at Paris-Lyon. For services in the winter of 1923-1924, it was offered daily from November 1 until June 30, then three times a week (Tuesdays, Thursdays and Saturdays) until October 31.

From June 1, 1923, the "Rome-Express" saw its operation modified so as to facilitate the connection with England. In addition, a sleeping car, circulating between Boulogne-Maritime and Paris-Lyon and attached to the Rome-Express, allowed travellers to go directly from Boulogne-Maritime to Rome, or vice versa, without changing cars, after the time below

- Londres à Rome : Londres, départ 9 h 00, Paris-Lyon (arrivée) 16 h 50 (départ) 17 h 10 Turin (arrivée) 8 h 40, Gênes (arrivée) 11 h 45, Pise (arrivée) 15 h 35, Rome (arrivée) 21 h 30.

- Rome à Londres : Rome (départ) 11 h 10, Pise (départ) 17 h 10, Gênes (départ) 20 h 40, Turin (départ) 0 h 10, Paris-Lyon (arrivée) 14 h 35 (départ) 15 h 03, Londres (arrivée) 22 h 50.

Toujours exclusivement composé de voitures-lits, il circulait tous les jours entre le 1^{er} novembre et le 30 juin. Jusqu'au 31 octobre, il n'est mis en marche que trois fois par semaine (mardi, jeudi et samedi), au départ de Paris comme au départ de Rome.

Still exclusively composed of sleeping cars, it ran every day between November 1 and June 30. Until October 31, it only operated three times a week (Tuesday, Thursday and Saturday), both from Paris and from Rome.

Pendant cet été 1924, la tranche Rome au départ de Boulogne était couverte par les WL S2 bois n° 2606 à 2611, les autres (WL S2 bois n° 2612 à 2623) servant à partir de Paris vers Florence et Rome. Les autres véhicules du train, voitures-restaurant et fourgons en teck étaient repeints en livrée bleue.

Pour le « Rome-Express », la mise en application des horaires de l'hiver 1924-1925 marqua, la fin des voitures-salon effectuant des rotations entre la capitale française et Aix-les-Bains. Comme le trafic nocturne était soutenu, on rendit ce train quotidien à longueur d'année. Le convoi desservait aussi la gare de Paris-Nord dans les deux sens. Les heures de circulations furent une nouvelle fois bouleversées. Son départ de Boulogne-Maritime était ainsi proposé à 13 h 02 pour Paris-Nord 16 h 05 - 16 h 20, puis après l'emprunt de la Petite Ceinture parisienne, Paris-Lyon desservi entre 16 h 50 et 17 h 15 ; l'arrivée à Rome avait lieu à 20 h 10 le lendemain. De par le changement de sillon, la correspondance pour Florence avait été reportée de Pise sur Viareggio, cité célèbre notamment pour son carnaval. On notait également l'incorporation des neuf fourgons CIWL F n° 1189 à 1197.

During this summer of 1924, the Rome section departing from Boulogne was covered by WL S2 bois n° 2606 to 2611, the others (WL S2 bois n° 2612 to 2623) serving from Paris to Florence and Rome. The other train vehicles, dining cars and teak vans were repainted in blue livery.

For the "Rome-Express", the implementation of the winter timetables of 1924-1925 marked the end of the lounge cars rotating between the French capital and Aix-les-Bains. As night traffic was strong, this train was made daily all year round. The train also served the Paris-Nord station in both directions. Traffic hours were once again disrupted. Its departure from Boulogne-Maritime was thus proposed at 1:02 p.m. for Paris-Nord 4:05 p.m. - 4:20 p.m., then after taking the Parisian Petite Ceinture, Paris-Lyon served between 4:50 p.m. and 5:15 p.m.; arrival in Rome took place at 8:10 p.m. the next day. Due to the change of train path, the connection to Florence had been postponed from Pisa to Viareggio, a city famous in particular for its carnival. We also noted the incorporation of the nine CIWL F vans n° 1189 to 1197.

Le 8 octobre 1924, circulant à près de 100 km/h en direction de La Spezia, cet express subit un grave déraillement en Italie près de la station de Santa Margherita (Ligure). On déplora six morts dans les trois voitures de tête ainsi qu'une cinquantaine de blessés dont quinze graves sur la soixantaine de personnes présentes à bord du train. Etant difficilement réparable, la WL S2 bois n° 2622 fut retirée du parc commercial à la suite de cet accident.

On October 8, 1924, traveling at nearly 100 km/h towards La Spezia, this express suffered a serious derailment in Italy near the Santa Margherita station (Ligure). There were six deaths in the three leading cars as well as around fifty injuries, fifteen of which were serious, out of the sixty people present on board the train. Being difficult to repair, wooden WL S2 n° 2622 was withdrawn from the commercial fleet following this accident.

Des voitures-lits métalliques du type S1 commencèrent à être affectées aux rames en roulement. A l'été 1926, les tranches Paris - Rome et Boulogne - Rome comportaient dorénavant les WL n° 2918 à 2928 et n° 2935 à 2939. A cette date, les voitures-restaurant n° 2867 à 2872, également métalliques, avaient évincé les anciens véhicules en teck. A partir du 1^{er} juillet 1926 et jusqu'au 15 septembre suivant, la rame du « Rome-Express » se voyait également adjoindre, lors de son escale à Gênes Piazza Principe, des voitures Pullman de 1^{ère} classe en provenance de Milan (« Milan-Gênes-Livourne-Montecatini-Express ») ; la voiture pour la station thermale de Montecatini était dételée ou raccordée lors du passage à Viareggio. Situation assez rare, il était ainsi possible de voir entre Gênes et Livourne les trois principales catégories de matériels de la CIWL dans une même rame (voitures-lits, voiture-restaurant et voitures Pullman). Cette organisation fut à nouveau utilisée durant l'été 1928 (du 1^{er} juillet au 31 août). Lors du service de l'été 1927 (du 1^{er} juillet au 30 août), une autre voiture Pullman de 1^{ère} classe assurant cette fois une liaison vers Nice et Cannes lui était accrochée sur la section de Turin à Gênes.

Metal sleeping cars of the S1 type began to be assigned to the rolling trains. In the summer of 1926, the Paris - Rome and Boulogne - Rome sections now included WL n° 2918 to 2928 and n° 2935 to 2939. By this date, the restaurant cars n° 2867 to 2872, also metallic, had ousted old teak vehicles. From July 1, 1926 and until the following September 15, the "Rome-Express" train was also accompanied, during its stopover at Genoa Piazza Principe, with 1st class Pullman cars from Milan ("Milan- Genoa-Livorno-Montecatini-Express"); the car for the spa resort of Montecatini was unhitched or connected during the passage to Viareggio. Quite a rare situation, it was thus possible to see between Genoa and Livorno the three main categories of CIWL equipment in the same train (sleeping cars, dining car and Pullman cars). This organization was used again during the summer of 1928 (from July 1 to August 31). During the summer 1927 service (from July 1 to August 30), another 1st class Pullman car, this time providing a connection to Nice and Cannes, was attached to it on the section from Turin to Genoa.



Departure of the Beaumarchais couple to Rome, WL S2, with relief lettering and still the elaborate lining with vertical golden lines on the window bars, 1928. Source: gallica BNF

		ROME - EXPRESS			
9	dep.	LONDRES-VICTORIA	arr.	22 50	
13	2 5	BOULOGNE-MARITIME	arr.	18 55	
16	5	PARIS-NORD	arr.	15 35	
16	20	PARIS-P.-L.-M.	arr.	15 6	
16	50		arr.	14 43	
17	22	LAROCHE-MIGENNES	arr.	12 30	
19	25	DILON	arr.	10 18	
21	40		arr.	6 15	
0	59	CULOZ	arr.	5 51	
1	23	AIX-LES-BAINS	arr.	5 27	
1	46	CHAMBERT-CHALLES-L'EAU	arr.	3 46	
4	35	MODANE	arr.	3 15	
5	10	TURIN	arr.	0 55	
7	40		arr.	21 53	
10	43	GÈNES (P. P.)	arr.	19 47	
12	50	SPEZIA	arr.	18 57	
13	41	VIAREGGIO	arr.	18 57	
17	5	FLORENCE	arr.	13 50	
14	13	PISE	arr.	18 25	
19	55	ROME	arr.	12 45	
21	35	ROME	arr.	11 46	
2	20	NAPLES-CENTRAL	arr.	7 16	
21	35	ROME (via CASERTE)	arr.	3 40	
12	30	BRINDISI (Foggia)	arr.	18 30	

Train de luxe quotidien entre BOULOGNE, PARIS, TURIN et ROME					
En correspondance à VIAREGGIO, de et pour FLORENCE, à ROME, de et pour NAPLES et BRINDISI					
Wagon-lits Boulogne-Florence et vice versa (du 1 ^{er} février au 13 juin).					
Ce train, dont le nombre de places est strictement limité, est spécialement affecté aux relations de l'Angleterre et de la France avec l'Italie (par le Mont-Cenis) et vice versa. Il peut, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt.					
L'examen des passeports et la visite des bagages se font dans les voitures mêmes du train, dans les deux sens à Modane.					
Transport rapide et assurance des colis-messageries jusqu'à 80 kilogrammes à destination de Turin, Gènes, Rome et vice versa. — S'adresser au Service des Messageries de la Compagnie des Wagon-Lits, 6, rue Lamartine, Paris (9 ^e).					
PRIX DES SUPPLÉMENTS de PARIS-P.-L.-M.					
aux gares ci-dessous et vice versa (impôts, taxes et timbre compris)					
	fr. c.	lire.		fr. c.	lire.
AIX-LES-BAINS	240	20	SPEZIA	297	20
MODANE (Gare)	288	65	PISE	297	20
TURIN	296	95	FLORENCE	297	20
GÈNES	296	95	ROME	297	20
		90			190
		50			75

Été 1928

Le désir de rendre plus aisé le voyage pour la capitale de la Toscane entraîna aussi le lancement, en 1928, d'une voiture-lits du type S entre Boulogne-Maritime et Florence (via Montecatini) ; elle ne circulait toutefois que du 1^{er} février au 13 juin. En outre, un gain de quinze minutes était enregistré à l'arrivée à Rome.

Lors du changement des horaires effectué le 15 mai 1929, le PLM lança un Rapide de nuit sur le trajet de Paris à Modane et Turin, tandis que les relations vers Rome bénéficiaient d'aménagements dans les deux sens, débouchant sur des heures de départ et d'arrivée plus pratiques pour la clientèle.

The desire to make travel to the capital of Tuscany easier also led to the launch, in 1928, of a type S sleeping car between Boulogne-Maritime and Florence (via Montecatini); However, it only circulated from February 1 to June 13. In addition, a gain of fifteen minutes was recorded on arrival in Rome. When the timetable was changed on May 15, 1929, the PLM launched a night Rapide on the route from Paris to Modane and Turin, while the connections to Rome benefited from adjustments in both directions, leading to departure times and arrival points more convenient for customers.

Aux horaires de l'été 1930, la Direction régionale de la CIWL à Paris (division PLM) avait affecté douze voitures-lits métalliques du type SG (n° 3439 à 3449) pour la branche de Paris à Rome, ainsi que six autres pour celle de Florence (n° 3450 à 3455). Les compositions étaient complétées par six voitures-restaurant métalliques portant les n° 2880, 2881 (quarante-deux places) et n° 3583 à 3586 (cinquante-six places), ainsi que par onze fourgons métalliques à bogies dont quatre du type Nord-Express à quatre portes latérales (F n° 1253 à 1256), les n° 1257 et 1258 (reconstruits respectivement sur les châssis des ex WR n° 2092 et ex WL n° 1772) et cinq autres du type Orient-Express avec douche et à trois portes latérales (F n° 1277 à 1281). De son côté, la division Nord possédait six voitures-lits du type S1 (n° 3416 à 3421) pour les parcours origine et terminus Boulogne. L'inflation galopante avait alors porté le prix des petits-déjeuners à 7 francs (ou 7 liras en Italie), alors que les repas de midi ou du soir coûtaient 40 francs (ou 25 liras en Italie). Pour les voyageurs à destination de Florence, le service de restauration s'arrêtait à Viareggio; suite aux horaires de passage nord - sud dans cette gare (13 h 43 - 13 h 46), ils étaient prioritaires pour le premier service.

During the summer of 1930, the CIWL Regional Directorate in Paris (PLM division) had allocated twelve metal sleeping cars of the SG type (nos. 3439 to 3449) for the Paris to Rome branch, as well as six others for that of Florence (n° 3450 to 3455). The compositions were completed by six metal dining cars bearing the numbers 2880, 2881 (forty-two seats) and numbers 3583 to 3586 (fifty-six seats), as well as eleven metal vans with bogies, four of which were of the Nord- Express with four side doors (F n° 1253 to 1256), n° 1257 and 1258 (respectively rebuilt on the chassis of ex WR n° 2092 and ex WL n° 1772) and five others of the Orient-Express type with shower and with three side doors (F n° 1277 to 1281). For its part, the North division had six type S1 sleeping cars (nos. 3416 to 3421) for the origin and terminus Boulogne routes. Galloping inflation then brought the price of breakfasts to 7 francs (or 7 lire in Italy), while midday

or evening meals cost 40 francs (or 25 lire in Italy). For travellers to Florence, catering service stopped at Viareggio; following the north - south crossing times in this station (1:43 p.m. - 1:46 p.m.), they had priority for the first service.

A partir de décembre 1930, la voiture-lits directe circulant sur le parcours Boulogne - Florence fut épaulée par une seconde unité ayant Paris comme origine. Depuis Pise, l'acheminement de cette tranche se faisait par leur incorporation dans l'omnibus n° 733 desservant les treize stations du trajet (n° 736 au retour) ; il en résultait une durée s'élevant à deux heures et trente-huit minutes pour un parcours de 101 km. En guise de compensation, les voitures-lits S1 avaient toutes été remplacées par des Lx, les unités les plus luxueuses du parc de la CIWL. A cette date, le parc Nord réservé pour les courses de Boulogne vers Rome comprenait sept unités (WL Lx n° 3485 à 3491), dont quatre en service et trois en réserve, tandis que celui affecté aux relations vers Florence comportait quatre unités (WL Lx n° 3492 à 3496). De son côté, le parc PLM alignait quatorze unités pour Rome (WL Lx n° 3466 à 3479) et cinq autres pour Florence (WL Lx n° 3480 à 3484). Compte tenu de la limitation des services de restauration au parcours de Paris à Chambéry, trois voitures-restaurant suffisaient (n° 2700 ex présidentiel, 2881 et 3587). Enfin, les effectifs des fourgons se composaient de dix unités (F n° 1191 à 1195 à caisse en bois et n° 1277 à 1281 métalliques avec douche). Sur le parcours italien, la division de Rome utilisait trois voitures-restaurant (n° 3403 à 3405), dont deux en service et une en réserve. Les voyageurs souhaitant prendre une douche devaient réserver leurs places auprès du conducteur, la capacité du réservoir d'eau (600 litres) ne permettant le passage que d'une vingtaine de passagers entre les remplissages effectués dans les grandes gares intermédiaires.

From December 1930, the direct sleeping car travelling on the Boulogne - Florence route was supported by a second unit originating in Paris. From Pisa, the transport of this section was done by their incorporation into the omnibus no. 733 serving the thirteen stations on the route (no. 736 on the return); this resulted in a duration of two hours and thirty-eight minutes for a journey of 101 km. As compensation, the S1 sleeping cars had all been replaced by Lxs, the most luxurious units in the CIWL fleet. On that date, the North park reserved for the races from Boulogne to Rome included seven units (WL Lx n° 3485 to 3491), including four in service and three in reserve, while that assigned to the connections to Florence included four units (WL Lx n° 3492 to 3496). For its part, the PLM fleet lined up fourteen units for Rome (WL Lx n° 3466 to 3479) and five others for Florence (WL Lx n° 3480 to 3484). Given the limitation of catering services on the route from Paris to Chambéry, three dining cars were sufficient (n° 2700 ex presidential, 2881 and 3587). Finally, the number of vans consisted of ten units (F n° 1191 to 1195 with wooden body and n° 1277 to 1281 metal with shower). On the Italian route, the Rome division used three dining cars (nos. 3403 to 3405), two of which were in service and one in reserve. Travellers wishing to take a shower had to reserve their seats with the driver, the capacity of the water tank (600 litres) only allowing the passage of around twenty passengers between fillings carried out in the large intermediate stations.

La crise économique s'aggravant, il fallut se résoudre à effectuer des modifications dans les conditions de circulation du « Rome-Express ». Ainsi, comme sur la presque totalité des grands trains, on décida d'y admettre des voyageurs de 2^{ème} classe, les types Lx10 étant temporairement réaménagés en Lx14 (quatre compartiments de 2^{ème} classe à deux places couchées, six restant en single) puis en Lx16. Cette admission se fit durant l'hiver 1931-1932, à la date du 2 novembre. Il n'était plus alors considéré comme un train de luxe mais plus simplement comme un train Rapide de « wagons-lits ». Malgré un alourdissement de la charge du convoi, de nouvelles accélérations dans sa marche se traduisirent par un horaire d'arrivée à Rome avancé à 18 h 45. La voiture-restaurant pouvait faire l'aller et le retour sur le trajet de Paris à

Chambéry; de ce fait, le parc affecté au train passa à deux unités (n° 3401 et 2700), dont une seule en réserve.

As the economic crisis worsened, it was necessary to make changes to the circulation conditions of the "Rome-Express". Thus, as on almost all large trains, it was decided to admit 2nd class passengers, the Lx10 types being temporarily refitted into Lx14 (four 2nd class compartments with two sleeping places, six remaining single) then into Lx16. This admission took place during the winter of 1931-1932, on November 2. It was no longer considered a luxury train but more simply a Rapid "sleeping car" train. Despite an increased load on the convoy, new accelerations in its progress resulted in an arrival time in Rome brought forward to 6:45 p.m. The dining car could make the return trip from Paris to Chambéry. ; as a result, the fleet allocated to the train increased to two units (n° 3401 and 2700), of which only one was in reserve.

Evolutions des moyens de traction - Developments in traction

Sur le parcours français entre Paris et Dijon, le PLM avait commencé par utiliser des 230 appartenant à la série des 2600 (n° 2601 à 2760, puis 230 B 1 à 160 après 1924 et enfin 5-230 B 1 à 160 à la SNCF après 1938) ; ces machines ayant des roues motrices d'un diamètre de 2 m pouvaient aisément circuler à la vitesse limite de 120 km/h. Au sud de Dijon, une autre Ten Wheel appartenant cette fois à la série des 2500 (n° 2430 à 2599, puis 230 C 1 à 170 après 1924 et 5-230 C 1 à 170 à la SNCF après 1938) était mise en tête du train jusqu'à Aix-les-Bains. Ces locomotives à roues motrices d'un diamètre de 1,800 m étaient quant à elles limitées à 110 km/h. Un second engin de la même série reprenait alors le convoi jusqu'à la frontière; il était épaulé en double traction entre Saint-Jean-de-Maurienne et la gare frontière. A l'été 1924, des Pacific de la série des 6200 (n° 6201 à 6285, puis 231 C 2 à 86 après 1924 et 5-231 C 2 à 86 à la SNCF après 1938 puis transformées ensuite en 5-231 K 2 à 86) le conduisaient de Paris vers Bourg-en-Bresse. Il était alors remorqué par une Mikado de la série 1000 (n° 1013 à 1129, puis 141 B 1 à 117 et 5-141 B 1 à 117 à la SNCF après 1938) jusqu'à Modane avec toujours une double traction sur la partie sommitale comportant les plus fortes rampes. Dans les années 1930, des Pacific 231 F 231 à 285 (5-231 F 231 à 285 à la SNCF après 1938) le menaient depuis la capitale vers Dijon et Chambéry. Grâce à l'électrification en 1 500 V, l'une des quatre puissantes 2CC2 3401 à 3404 assurait souvent sa traction jusqu'à Modane. Après les expérimentations réalisées à partir de 1925, les engins moteurs du PLM en traction électrique avaient repris le convoi à l'automne 1929 depuis Chambéry vers Saint-Jean-de-Maurienne (46 km), puis jusqu'à Modane à l'été 1930. Au service de l'été 1936, le parcours électrifié, cette fois sous des caténaires 1 500 V et non plus par une alimentation par troisième rail latéral, fut étendu de Chambéry vers Culoz, lieu où s'effectuaient dès lors les changements des locomotives.

On the French route between Paris and Dijon, the PLM began by using 230s belonging to the 2600 series (n° 2601 to 2760, then 230 B 1 to 160 after 1924 and finally 5-230 B 1 to 160 at SNCF after 1938); these machines having driving wheels with a diameter of 2 m could easily travel at the speed limit of 120 km/h. South of Dijon, another Ten Wheel belonging this time to the 2500 series (n° 2430 to 2599, then 230 C 1 to 170 after 1924 and 5-230 C 1 to 170 to the SNCF after 1938) was put in the lead from the train to Aix-les-Bains. These driving wheel locomotives with a diameter of 1,800 m were limited to 110 km/h. A second machine from the same series then took the convoy back to the border; it was supported in double traction between Saint-Jean-de-Maurienne and the border station. In the summer of 1924, Pacifics of the 6200 series (n° 6201 to 6285, then 231 C 2 to 86 after 1924 and 5-231 C 2 to 86 to the SNCF after 1938 then transformed into 5-231 K 2 to 86) led him from Paris to Bourg-en-Bresse. It was then hauled by a Mikado of the 1000 series (n° 1013 to 1129, then 141 B 1 to 117 and 5-141 B 1 to 117 to the SNCF after 1938) to Modane with always double traction on the part summit with the steepest ramps. In the 1930s, Pacific 231 F 231 to 285 (5-231 F 231 to 285 at SNCF after 1938) took it from the capital to Dijon and Chambéry.

Thanks to 1,500 V electrification, one of the four powerful 2CC2 3401 to 3404 often provided traction to Modane. After the experiments carried out from 1925, the PLM electric traction engines resumed the hauling the train in the autumn of 1929 from Chambéry to Saint-Jean-de-Maurienne (46 km), then to Modane in the summer 1930. In service in the summer of 1936, the electrified route, this time under 1,500 V catenaries and no longer by a supply via a third side rail, was extended from Chambéry towards Culoz, the place where the changes of the trains locomotives were then carried out.

Sur le versant italien, les difficiles rampes rencontrées pour atteindre le tunnel du Fréjus, ainsi que celles observées pour le franchissement des Apennins avant Gênes avaient conduit les FS (Ferrovie dello Stato) à choisir la traction électrique pour ces deux sections de montagne. En 1918, les caténaires triphasées 3 600 V alimentées sous une fréquence de 16,7 Hz étaient en service entre Modane et Turin; en 1921-1922, la section de Turin à Alessandria et à Ronco avait à son tour bénéficié du triphasé, puis l'année suivante la nouvelle section de Ronco à Gênes. La sinueuse ligne du littoral vers La Spezia et Livourne se vit équipée en 1925 et 1926.

On the Italian side, the difficult ramps encountered to reach the Fréjus tunnel, as well as those observed for crossing the Apennines before Genoa, led the FS (Ferrovie dello Stato) to choose electric traction for these two mountain sections. In 1918, three-phase 3,600 V catenaries powered at a frequency of 16.7 Hz were in service between Modane and Turin; in 1921-1922, the section from Turin to Alessandria and Ronco had in turn benefited from three-phase, then the following year the new section from Ronco to Genoa. The winding coastal line towards La Spezia and Livorno was equipped in 1925 and 1926.

Des locomotives à cinq essieux moteurs dérivant des E 550-001 à 186 livrées entre 1908 et 1921 y avaient alors repris les convois de marchandises, tandis que les trains de voyageurs revenaient aux E 330-001 à 016 de configuration 1C1 et livrées quant à elles à partir de 1914. Ces unités prototypes se virent ensuite déclinées en plusieurs autres séries dont les E 551-001 à 183 construites entre 1921 et 1925 et les E 552-001 à 015 sorties en 1922 et 1923, puis surtout, entre 1928 et 1930, les E 554-001 à 183 toujours à cinq essieux moteurs et qui s'illustrèrent longtemps sur les pentes du Fréjus. Les E 331-001 à 018 arrivant de 1916 à 1920 avaient quant à elles une configuration d'essieux 2C2, ainsi que les E 332-001 à 006 (1917), puis les E 333-001 à 040 reçues entre 1923 et 1925. La formule 1D1 fut ensuite employée sur les E 431-001 à 037 (1922 à 1925), puis sur les E 432-001 à 040 (1928-1929). La formule à trois essieux moteurs avait assez vite montré ses limites pour les trains de voyageurs. En conséquence, les FS adoptèrent donc pour le triphasé 3 600 V - 16,7 Hz, une formule à quatre essieux moteurs pour augmenter la puissance disponible. Ils restèrent par contre fidèles au modèle à cinq essieux moteurs dont trois fixes et deux articulés pour les zones comportant de fortes rampes et pour les convois de fret.

Locomotives with five driving axles derived from the E 550-001 to 186 delivered between 1908 and 1921 then took over the goods trains, while the passenger trains returned to the E 330-001 to 016 of 1C1 configuration and delivered from 1914. These prototype units were then declined into several other series including the E 551-001 to 183 built between 1921 and 1925 and the E 552-001 to 015 released in 1922 and 1923, then above all, between 1928 and 1930, the E 554-001 to 183, always with five driving axles and which distinguished themselves for a long time on the slopes of Fréjus. The E 331-001 to 018 arriving from 1916 to 1920 had a 2C2 axle configuration, as well as the E 332-001 to 006 (1917), then the E 333-001 to 040 received between 1923 and 1925. The 1D1 formula was then used on the E 431-001 to 037 (1922 to 1925), then on the E 432-001 to 040 (1928-1929). The three-axle formula quickly showed its limits for passenger trains. Consequently, the FS therefore adopted for the three-phase 3,600 V - 16.7 Hz, a

formula with four driving axles to increase the available power. On the other hand, they remained faithful to the model with five driving axles, three of which were fixed and two of which were articulated for areas with steep ramps and for freight convoys.

Changement d'itinéraire dans les années 1932 et 1933 - Change of route in 1932 and 1933

Lors de la CEH s'étant tenue à Londres entre le 12 au 17 octobre 1931, les représentants du PLM avaient indiqué que l'organisation des relations entre Paris et Rome ne correspondait plus aux besoins. On avait donc décidé de détourner les voitures-lits du « Rome-Express » de l'itinéraire du Mont Cenis vers celui du Jura via Vallorbe, puis par celui du Simplon via Brigue avec la desserte de Lausanne. La poursuite du voyage vers la capitale italienne s'effectuait ensuite via Milan et Florence. Cette opération fut effective le 22 mai 1932, date coïncidant avec les nouveaux horaires de l'été. Cette modification prise en accord avec les Chemins de fer suisses (CFF) et italiens (FS) permettait de réduire la durée du trajet et de retarder l'heure de départ à Paris. L'horaire étant jusqu'alors fixé à 17 h 15, heure trop hâtive pour les voyageurs notamment anglais, pouvait alors être positionné plus tard vers 19 h 00. Le nouveau train relevait une correspondance depuis Londres (départ 11 h 00 au lieu de 9 h 00). En sens inverse, le départ de Rome était avancé de près de trois heures; l'arrivée dans la capitale française se faisait alors en avance de quatre heures et trente minutes par rapport à la situation ancienne, tandis que celle à Londres était aussi fixée vers 19 h 00 au lieu de 22 h 50. La perspective de l'ouverture de la ligne directe entre Bologne et Florence (effective le 21 avril 1934) et de la traction électrique 3 000 V continu devant encore générer des réductions des temps de voyage justifiait encore ce détour.

During the CEH timetable conference held in London between October 12 and 17, 1931, representatives of the PLM indicated that the organization of relations between Paris and Rome no longer corresponded to its needs. It was therefore decided to divert the "Rome-Express" sleeping cars from the Mont Cenis route to the Jura route via Vallorbe, then via the Simplon route via Brig with service to Lausanne. The continuation of the journey to the Italian capital was then via Milan and Florence. This operation was effective on May 22, 1932, a date coinciding with the new summer schedules. This modification, taken in agreement with the Swiss (CFF) and Italian (FS) railways, made it possible to reduce the duration of the journey and delay the departure time in Paris. The timetable was previously set at 5:15 p.m., a time too early for travellers in particular from England, and could then be set later around 7:00 p.m. The new train had a connection from London (departure at 11:00 a.m. instead of 9:00 a.m. p.m.). In the opposite direction, the departure from Rome was brought forward by almost three hours; arrival in the French capital was then four hours and thirty minutes in advance compared to the old situation, while that in London was also set around 7:00 p.m. instead of 10:50 p.m. The prospect of opening of the direct line between Bologna and Florence (effective April 21, 1934) and the 3,000 V continuous electric traction which should still generate reductions in travel times still justified this detour.

Cette organisation fut remise en cause dès le 15 mai 1933, date voyant le retour du « Rome-Express » par le Mont Cenis et son passage par Turin. Sur les voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer du Nord, le train était alors numéroté 20 dans le sens nord - sud et 9 en sens inverse. Les convois de jonction entre les gares parisiennes passant toujours par la Petite Ceinture, portaient les n° JJ 20 et JJ 9. Sur le PLM, ainsi qu'en Italie, il était numéroté PR et RP. Il quittait désormais Calais à 17 h 35 pour Paris-Lyon desservi à 22 h 00 et atteignait Rome le lendemain à 19 h 05.

This organization was called into question on May 15, 1933, the date seeing the return of the "Rome-Express" via Mont Cenis and its passage through Turin. On the railways of the Northern Railway Company,

the train was then numbered 20 in the north - south direction and 9 in the opposite direction. The connecting convoys between Parisian stations always passing through the Petite Ceinture, bore the numbers JJ 20 and JJ 9. On the PLM, as well as in Italy, it was numbered PR and RP. It now left Calais at 5:35 p.m. for Paris-Lyon served at 10:00 p.m. and reached Rome the next day at 7:05 p.m.

Lors de la CEH se déroulant à Bucarest du 9 au 14 octobre 1933, le PLM et les FS s'entendirent pour les règles de composition du train ainsi que sur ses circulations avec, selon les dates, des périodicités journalières ou trihebdomadaires. Au service de l'été 1934 débutant le 15 mai, le départ de Paris était même retardé d'une heure et vingt minutes pour être reporté à 22 h 00; cette modification était décidée de façon à proposer aux voyageurs anglais un horaire plus tardif depuis Londres (14 h 00 au lieu de 11 h 00) ; cette mesure était aussi destinée à lutter contre la concurrence aérienne qui s'amplifiait entre les deux capitales anglaise et française. Grâce à des accélérations sur son parcours français, son horaire de remise à Modane se faisait quarante-cinq minutes plus tard, l'arrivée à Rome s'effectuant dorénavant à 19 h 50.

During the CEH taking place in Bucharest from October 9 to 14, 1933, the PLM and the FS agreed on the rules for the composition of the train as well as its circulation with, depending on the dates, daily or tri-weekly periods. During the summer of 1934 service beginning on May 15, the departure from Paris was even delayed by one hour and twenty minutes to be postponed to 10:00 p.m.; this modification was decided in order to offer English travellers a later timetable from London (2 p.m. instead of 11 a.m.); this measure was also intended to combat air competition which was growing between the two English and French capitals. Thanks to accelerations on its French route, its arrival time in Modane was forty-five minutes later, arrival in Rome now took place at 7:50 p.m.

9		ROME-EXPRESS		15 mai 1935	
Train rapide quotidien composé de wagons-lits de 1 ^{re} et 2 ^e classes entre CALAIS, PARIS, TURIN et ROME.					
20				9	
14	4	dép. Londres-Victoria...	arr.	19	55
17	35	dép. Calais-Maritime...	arr.	19	27
20	49	dép. Paris-Nord...	dép.	19	20
20	59	dép. Paris-P. L.-N.	dép.	19	43
21	21	dép. La Roche-Migennes...	arr.	19	35
22	1	dép. Dijon...	arr.	19	31
23	59	dép. Aux-les-Bains...	arr.	19	33
2	8	dép. Chambéry-Ch.-l-Eau...	arr.	19	39
5	13	dép. Modane...	dép.	19	13
5	32	dép. Turin...	arr.	19	59
7	5	dép. Gênes (P.P.)...	arr.	0	5
7	25	dép. La Spezia...	dép.	0	5
9	25	dép. Viareggio...	dép.	21	46
11	51	dép. Pise...	dép.	19	12
13	32	dép. Florence...	dép.	17	34
14	16	dép. Livourne...	dép.	16	52
14	35	dép. Rome...	dép.	16	33
19	37	dép. Naples-Central...	dép.	11	33
19	1	dép. Rome...	dép.	16	6
19	5	dép. Rome...	dép.	12	0
19	45	dép. Rome...	dép.	11	48
22	5	dép. Rome...	dép.	8	18
27	5	dép. Rome...	dép.	11	48
11	25	dép. Rome...	dép.	19	25
10	39	dép. Rome...	dép.	11	10
18	40	dép. Rome...	dép.	14	32
20	35	dép. Rome...	dép.	7	45
8	25	dép. Rome...	dép.	19	44

15 mai 1935

Des modifications dans les conditions de traversée du détroit du Pas-de-Calais provoquèrent le report de son origine et de son terminus de Boulogne-Maritime à Calais-Maritime, ce changement s'effectuant lors de l'hiver 1934-1935. Si la cité calaisienne constitua à nouveau l'origine de la rame vers Rome, on limita définitivement le retour à Boulogne-Maritime à partir du 6 octobre 1935 et cette situation perdura jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Des marches plus tendues lui étaient de

plus allouées, se traduisant par des gains d'une vingtaine de minutes dans les deux sens. Au service de l'été 1937 démarrant le 22 mai et suite aux décisions prises lors de la CEH s'étant tenue à l'automne 1936, on modifia à nouveau les conditions de circulation du train Rapide de « wagons-lits » Paris - Rome (PR-RP). Son horaire tardif de départ à Paris n'ayant pas été couronné de succès en termes de fréquentation, il fut cette fois avancé de deux heures et dix minutes à 17 h 10 au lieu de 20 h 10. L'arrivée à Rome

s'effectuait désormais dès 17 h 10. Ce glissement permettait d'améliorer les correspondances offertes par les Chemins de fer italiens (FS) vers Naples et la Sicile via la traversée du détroit de Messine.

Changes in the conditions of crossing the Strait of Pas-de-Calais caused the postponement of its origin and its terminus from Boulogne-Maritime to Calais-Maritime, this change taking place during the winter of 1934-1935. If the Calais city once again constituted the origin of the train to Rome, the return to Boulogne-Maritime was definitively limited from October 6, 1935, and this situation lasted until the Second World War. Tougher times were also allocated to there, resulting in gains of around twenty minutes in both directions. In service in the summer of 1937 starting on May 22 and following the decisions taken during the CEH held in the fall of 1936, the circulation conditions of the Rapide train of "sleeping wagons" Paris - Rome were again modified (PR-RP). Its late departure time in Paris not having been successful in terms of attendance, it was this time brought forward by two hours and ten minutes to 5:10 p.m. instead of 8:10 p.m. The arrival in Rome was now from 5:10 p.m. This shift made it possible to improve the connections offered by Italian Railways (FS) to Naples and Sicily via crossing the Strait of Messina.

Lors de la création de la SNCF au 1^{er} janvier 1938, les voyageurs en places assises se voyaient aussi proposer le Rapide n° 609 quittant Paris à 7 h 30 et comportant plusieurs tranches de voitures directes pour Rome (1^{ère} classe et 2^{ème} classe), Turin (3^{ème} classe), Modane (1^{ère} classe et 2^{ème} classe), Genève (1^{ère} classe, 2^{ème} classe et 3^{ème} classe), ainsi qu'une voiture-restaurant de la CIWL jusqu'à Modane ; il lui était aussi rattaché en été un groupe de véhicules à places assises des trois classes pour Evian. En soirée, après le départ du train PR à nouveau déplacé à 19 h 35, les utilisateurs des trois classes pouvaient également emprunter le Rapide n° 621 (départ à 20 h 25) offrant quant à lui des voitures à places assises de 1^{ère} classe, 2^{ème} classe et 3^{ème} classe pour Rome, ainsi qu'une voiture-couchettes de 1^{ère} classe limitée à Modane; durant les mois d'été, il lui était attelé des tranches pour Saint-Gervais, Evian et Bourg-Saint-Maurice.

When the SNCF was created on January 1, 1938, seated passengers were also offered Rapide No. 609 leaving Paris at 7:30 a.m. and including several direct car sections for Rome (1st class and 2nd class), Turin (3rd class), Modane (1st class and 2nd class), Geneva (1st class, 2nd class and 3rd class), as well as a CIWL dining car to Modane; A group of three-class seated vehicles for Evian was also attached to it in the summer. In the evening, after the departure of the PR train again moved to 7:35 p.m., users of the three classes could also take Rapide No. 621 (departure at 8:25 p.m.) offering 1st class seated cars, 2nd class and 3rd class to Rome, as well as a limited 1st class sleeper car to Modane; during the summer months, he was assigned sections for Saint-Gervais, Evian and Bourg-Saint-Maurice.

Enfin à 23 h 10, le Rapide n° 603 acheminait notamment un lot des trois classes pour Turin, ainsi qu'une voiture-couchettes de 1^{ère} classe pour Modane et même un lits-salon pour Chambéry (pointes de Noël et du jour de l'an) ; jusqu'en mars, ce convoi intégrait encore un lot de Calais pour Saint-Gervais (voitures de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe, ainsi que des voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe et une voiture-couchettes de 1^{ère} classe).

Finally at 11:10 p.m., Rapide No. 603 carried a batch of three classes for Turin, as well as a 1st class sleeper car for Modane and even a lounge bed for Chambéry (Christmas and Christmas Day peaks). 'an); until March, this train still included a batch from Calais to Saint-Gervais (1st class and 2nd class cars, as well as 1st class and 2nd class sleeping cars and a 1st class sleeper car).

Les conditions de traction s'étaient aussi modifiées en Italie. Suite aux décisions prises par le pouvoir politique pour lutter contre le manque cruel de charbon dans la péninsule (politique d'indépendance énergétique), de nouvelles électrifications avaient complété celles déjà en service. Complicquant les installations fixes et notamment la pose des fils aériens, le triphasé avait été définitivement abandonné au profit d'un système à courant continu 3 000 V. Alors que le train suivait la côte tyrrhénienne entre Pise et Rome, il fut détourné en 1937 par Florence ; il restait tracté par une locomotive à vapeur au départ de Pise, puis passait en traction électrique 3 000 V continu après son rebroussement en gare de Florence Santa Maria Novella (station grandiose ouverte en 1935). Il était le plus souvent au crochet d'une locomotive E 428 (2BB2) venant d'être livrée aux FS.

Traction conditions had also changed in Italy. Following the decisions taken by the political authorities to combat the cruel lack of coal in the peninsula (energy independence policy), new electrifications had supplemented those already in service. Complicating the fixed installations and in particular the laying of overhead wires, the three-phase had been definitively abandoned in favour of a 3,000 V direct current system. While the train followed the Tyrrhenian coast between Pisa and Rome, it was diverted in 1937 by Florence; it remained pulled by a steam locomotive from Pisa, then switched to 3,000 V continuous electric traction after turning back at the Florence Santa Maria Novella station (a grandiose station opened in 1935). It was most often on the hook of an E 428 (2BB2) locomotive which had just been delivered to the FS.

Pour le service de l'été 1938 débutant le 15 mai, la Division Nord de la CIWL comptait cinq Lx16 (n° 3497 à 3501) dont quatre en roulement pour les courses Calais - Rome et Rome - Boulogne. Son homologue Sud-Est ex PLM alignait onze Lx 16 (n° 3525 à 3531 et 3534 à 3537) dont neuf en roulement sur Paris - Rome. Une seule voiture-restaurant (la n° 2839 ex Sud-Express) était utilisée entre Paris et Dijon (et retour), tandis que le parc des fourgons comprenait cinq unités (n° 1277 à 1281), dont trois en service et complétés par quatre autres (n° 1308, 1309, 1318 et 1319) dont un en service et attelé à la voiture-restaurant. La Direction romaine employait un effectif de quatre voitures-restaurant (n° 3583 à 3586) dont deux en roulement sur les parcours Rome - Bussoleno et Turin - Rome. Entre Calais et Paris-Nord, les repas étaient servis dans la voiture-restaurant de la « Flèche d'Or ». Le « Rome-Express » quittait désormais Calais à 14 h 30 pour rallier Paris-Nord à 17 h 40 (train n° 78), puis Paris-Lyon à 18 h 25 ; il en repartait à 19 h 35 pour atteindre le lendemain Florence à 13 h 21 puis Rome à 17 h 25 (retour Rome départ 10 h 50, Florence 14 h 43 et arrivée Paris-Lyon à 9 h 10 et à Boulogne-Maritime à 13 h 23).

For the summer 1938 service beginning on May 15, the Northern Division of the CIWL had five Lx16s (nos. 3497 to 3501) including four in rotation for the Calais - Rome and Rome - Boulogne races. Its South-East counterpart ex PLM fielded eleven Lx 16s (n° 3525 to 3531 and 3534 to 3537) including nine in rotation on Paris - Rome. Only one dining car (No. 2839 ex Sud-Express) was used between Paris and Dijon (and return), while the fleet of vans included five units (No. 1277 to 1281), three of which were in service and supplemented by four others (n° 1308, 1309, 1318 and 1319) including one in service and attached to the dining car. The Roman Direction employed a staff of four dining cars (nos. 3583 to 3586), two of which rotated on the Rome - Bussoleno and Turin - Rome routes. Between Calais and Paris-Nord, meals were served in the "Flèche d'Or" dining car. The "Rome-Express" now left Calais at 2:30 p.m. to reach Paris-Nord at 5:40 p.m. (train no. 78), then Paris-Lyon at 6:25 p.m.; he left at 7:35 p.m. to reach Florence the next day at 1:21 p.m. then Rome at 5:25 p.m. (return Rome departing 10:50 a.m., Florence 2:43 p.m. and arriving Paris-Lyon at 9:10 a.m. and Boulogne-Maritime at 1 p.m. h 23).

L'électrification de la ligne côtière entre Rome et Livourne étant elle aussi achevée en 3 000 V continu l'année suivante, le « Rome-Express » put reprendre son ancien itinéraire à l'été 1939. De plus, l'électrification en triphasé entre Livourne et Viareggio avait été adaptée en continu 3 000 V, ce qui augmentait d'autant le kilométrage parcouru par l'engin de traction électrique des FS. Entre Culoz et Rome, le « Rome-Express » circulait désormais également sous des caténaires 1 500 V continu, 3 600 V triphasé et 3 000 V continu; un tel kilométrage en traction électrique était encore assez rare en Europe dans ces années d'avant-guerre.

The electrification of the coastal line between Rome and Livorno having also been completed in 3,000 V DC the following year, the "Rome-Express" was able to resume its old route in the summer of 1939. In addition, the electrification in three-phase between Livorno and Viareggio had been continuously adapted to 3,000 V, which increased the mileage covered by the FS electric traction unit. Between Culoz and Rome, the "Rome-Express" now also ran under 1,500 V direct, 3,600 V three-phase and 3,000 V direct catenaries; such mileage in electric traction was still quite rare in Europe in these pre-war years.

Une ultime modification du Rapide PR-RP fut observée pour le service de l'hiver 1938-1939 débutant le 20 octobre. A compter du 20 novembre, on assista en effet au prolongement de la voiture-lits Lx16 Calais - Rome jusqu'à Naples. A cette époque, le parc Nord se composait de cinq WL Lx 16 (n° 3505 à 3508 et 3516) dont quatre en roulement. De son côté, celui de l'ex PLM comprenait dix WL Lx16 (n° 3537, 3539 à 3547) dont neuf en roulement ainsi que la voiture-restaurant n° 3587 (parcours Paris - Dijon) et les fourgons n° 1277 à 1281 (servant de réserve le F n° 1319 était spécialisé pour être attelé à la voiture-restaurant). Les effectifs basés à Rome n'avaient pas été modifiés.

A final modification of the Rapide PR-RP was observed for winter 1938-1939 service beginning on October 20. From November 20, we saw the extension of the Lx16 Calais - Rome sleeping car to Naples. At that time, the North fleet consisted of five WL Lx 16s (nos. 3505 to 3508 and 3516), four of which were in rotation. For its part, that of the ex PLM included ten WL Lx16s (n° 3537, 3539 to 3547) including nine in operation as well as restaurant car n° 3587 (Paris - Dijon route) and vans n° 1277 to 1281 (serving as a reserve, F n° 1319 was specialized to be coupled to the dining car). The staff based in Rome had not been changed.

A partir du 16 avril 1939, la rame comporta aussi entre Calais et Florence une voiture-lits Lx16 ; les autres voitures-lits au départ de Paris restaient toujours à destination de Rome et de Florence. A la veille du conflit, à l'été 1939, il ne fallait dorénavant plus que vingt heures entre Paris et Rome. Hélas, le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en septembre amena l'arrêt du train. L'état de guerre n'existant pas encore entre la France et l'Italie, quelques circulations ferroviaires perdurèrent encore sous le tunnel du Fréjus jusqu'en juin 1940, date de l'entrée dans le conflit des deux pays.

From April 16, 1939, the train also included an Lx16 sleeping car between Calais and Florence; the other sleeping cars departing from Paris still remained bound for Rome and Florence. On the eve of the conflict, in the summer of 1939, it now took only twenty hours between Paris and Rome. Unfortunately, the outbreak of the Second World War in September brought the train to a halt. The state of war not yet existing between France and Italy, some rail traffic still continued under the Fréjus tunnel until June 1940, the date of the entry into the conflict of the two countries.

ROME-EXPRESS

LONDON — CALAIS — PARIS — AIX-LES-BAINS — TORINO — FIRENZE — ROMA — NAPOLI

Kms		N. du train	Dép.			N. des trains	NATURE DES SERVICES		VOIR :
							Nos des services		
			11 00	dép.	LONDON (Victoria)	arr.	17 20		<p>Les suppléments à percevoir, page 262. La taxe de location par place réservée à l'avance, pages 291 à 293. Les renseignements relatifs aux passagers, pages 8 et 9. Services des Messageries, pages 304.</p> <p>En ÉTÉ ce train comporte une file de douches.</p> <p>Ce train, dont le nombre de places est strictement limité, est spécialement affecté aux relations de l'ANGLETERRE et de la FRANCE avec l'ITALIE par le Mont Cenis et vice versa. Il peut également, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous ses points d'arrêt</p> <p>Le trait gras — dans l'horaire indique le passage d'un jour au jour suivant.</p>
			14 30	dép.	CALAIS (Maritime)	arr.	17 20	187 Lx 1.2.cl. CALAIS-ROMA	
					BOULOGNE (Maritime)	arr.	17 20	121 Lx 1.2.cl. PARIS-ROMA	
								Repas servis dans le train Pullman FLECHED'OR (voir tableau 1)	
			17 40	arr.	PARIS (Nord)	arr.	17 20	1131 PARIS-DIJON	
								7816 TORINO-ROMA	
			18 25	dép.	PARIS (P.L.M.)	dép.	9 57	168 Lx 1.2.cl. ROMA-BOULOGNE	
					LAROCHE-MIGENNES	dép.	9 10	122 L 1.2.cl. ROMA-PARIS	
			19 35	dép.	DIJON	dép.	7 03	7815 ROMA-BUSSOLENO	
								1132 DIJON-PARIS	
			21 30	dép.	BOURG	dép.	4 56	1153 PARIS-(P.-L.-M.)-BOULOGNE	
			2 42	dép.	AIX-LES-BAINS	dép.	3 14		
			2 55	dép.	CHAMBÉRY (Challes-les-Eaux)	dép.	1 43		
			4 05	dép.	ST.-JEAN DE MAURIENNE	dép.	1 28		
			4 25	dép.	MODANE (H. E. O. été)	dép.	0 00		
			5 00	dép.	BARDONECCHIA (H. E. C.)	dép.	23 40		
			5 31	dép.	BUSSOLENO	dép.	23 15		
			5 57	dép.	ULZIO	dép.	22 50		
			7 07	dép.	TORINO (P. N.)	dép.	21 23		
			7 15	dép.	GENOVA (P. P.)	dép.	21 13		
			8 28	dép.	SANTA-MARGHERITA LIGURE	dép.	18 57		
			8 55	dép.	RAPALLO	dép.	18 20		
			10 50	dép.	LA SPEZIA (Centrale)	dép.	18 16		
			11 36	dép.	VIAREGGIO	dép.	18 05		
			12 05	dép.	FISA (Centrale)	dép.	18 05		
			13 21	dép.	FIRENZE (S. M. N.)	dép.	14 43		
			13 29	dép.	ROMA (Termini)	dép.	14 37		
			17 25	dép.	NAPOLI (Centrale)	dép.	10 50		
					SIRACUSA (Maritime)	dép.	7 57		
					PALERMO (Centrale)	dép.	16 05		

15 mai 1938

Annexe sur les matériels CIWL

Été 1920 : (trihebdomadaire)

- WL n° 967 à 976, 2189, 2190,
- WR n° 2461, 2462, 2464,
- F n° 1038 à 1040, 1055, 1056, 1058,

Hiver 1920-1921 : (trihebdomadaire)

- WL n° 967 à 976, 988 à 992,
- WR n° 953 à 955,
- F n° 1095 à 1099, 1113,

Été 1921 :

- WL n° 967 à 976, 2311, 2312,
- WR n° 1609 à 1611,
- F n° 1095 à 1099, 1194 à 1196,

Hiver 1921-1922 :

- WL n° 967 à 976, 988 à 992, 1619 à 1622,
- WR n° 1606 à 1609, 2144, 2396, (1609 transférée à Virbalis),
- F n° 1081, 1082, 1095 à 1099, 1113, 1218 à 1220,

Été 1922 :

- WL n° 967 à 976, 988 à 992,
- WR n° 1606 à 1608,
- WS n° 2445, 2446,
- F n° 1092 à 1097,

Hiver 1922-1923 :

- WL n° 967 à 976, 988 à 992, 1619 à 1631,
- WR n° 950 à 952, 1606 à 1608,
- F n° 1071, 1072, 1089 à 1099, 1113, 1114,

Hiver 1922-1923 modifié :

- WL S2 bois n° 2606 à 2630, WL n° 2485 à 2487,
- WR n° 950 à 952, 1606 à 1608,
- F n° 1071, 1072, 1089 à 1099, 1113, 1114,

Eté 1923 :

- WL S2 bois n° 2606 à 2627,
- WR n° 2142 à 2144, 2389, 2392, 2396,
- WS n° 2344 à 2346,
- F n° 1073, 1074, 1079 à 1082, 1086, 1106, 1120, 1122, 1183, 1197, 1198, 1207, 1220, 1235,

Hiver 1923-1924 :

- WL S2 bois n° 2606 à 2630,
- WR n° 2187, 2385 à 2387, 2389, 2392, 2396,
- F n° 1079 à 1082, 1086, 1106, 1120, 1122, 1123, 1183, 1196 à 1198, 1207,

Eté 1924 :

- Boulogne - Rome WL n° 2606 à 2611,
- Paris - Rome - Florence WL n° 2612 à 2623,
- WR n° 2387, 2389, 2392, 2394, 2396,
- F n° 1077, 1079 à 1082, 1086, 1087, 1106, 1120, 1122, 1183, 1198, 1207, 1220, repeints en bleu,

Hiver 1924-1925 :

- Boulogne - Rome WL n° 2606 à 2610,
- Paris - Rome - Florence WL n° 2611 à 2626,
- WR n° 2392, 2394, 2396, 2426, 2431, 2432,
- F n° 1079 à 1082, 1086, 1089, 1212 à 1215, 1217 à 1220, repeints en bleu,

Eté 1925 :

- F n° 1189 à 1197,
- Paris WR n° 1606 à 1608,

Hiver 1925-1926 :

- Paris - Rome WL n° 2617 à 2621, 2623,
- Paris - Florence WL n° 2624 à 2628,
- Boulogne - Rome WL n° 2608 à 2616,
- WR n° 1608, 1740, 2387, 2389, 2394,
- F n° 1080, 1082, 1120, 1122, 1125, 1190 à 1195,

Eté 1926 :

- Paris - Rome WL type S1 n° 2918 à 2928, (puis n° 2654 à 2664),
- Paris - Florence WL n° 2665 à 2669,
- Boulogne - Rome WL type S1 n° 2935 à 2939 (n° 2649 à 2653),
- Paris WR n° 2867 à 2872,

Hiver 1926-1927 :

- Paris - Rome WL n° 2660 à 2671,

- Paris - Florence WL n° 2672 à 2676,
- Boulogne - Rome WL n° 2649 à 2654,
- Boulogne - Florence WL n° 2655 à 2659,
- WR n° 2399, 2700, 2879 à 2881,
- F n° 1073, 1074, 1080, 1087, 1120, 1122, 1125, 1189, 1190, 1192, 1195,

Eté 1927 :

- Paris - Rome WL n° 2648, 2657 à 2667,
- Paris - Florence WL n° 2668 à 2673,
- Calais WL n° 2651 à 2656,
- WR n° 2872 à 2875, 2881,
- F n° 1073 à 1077, 1080, 1087, 1120, 1122, 1125, 1196,

Hiver 1927-1928 :

- WL n° 2648, 2651 à 2663, 2784, 2785,
- Boulogne - Rome WL n° 2666 à 2670,
- Boulogne - Florence WL n° 2671 à 2675, du 1^{er} février au 15 juin,
- WR n° 2466, 2700, 2879 à 2881,
- F n° 1073 à 1077, 1087, 1125, 1163, 1195, et deux D PLM,

Eté 1928 :

- Paris WL type S2 n° 2648, 2651 à 2663, 2667 à 2670,
- Calais pour Boulogne - Rome WL type S2 n° 2672 à 2677, 2895,
- Calais - Florence arrêtée le 15 juin,
- Paris WR n° 2700, 2879 à 2881, 2867, 2868,
- Paris F n° 1075 à 1077, 1120, 1122, 1125, 1164 à 1167, 1195.

Hiver 1928-1929 :

- Paris - Rome - Naples WL n° 2648, 2651 à 2650,
- Paris - Florence WL n° 2661 à 2663, 2784, 2785,
- Calais pour Boulogne - Syracuse et Palerme WL type S2 n° 2671 à 2678 (quadrihebdomadaire jusqu'au 31 décembre et trihebdomadaire ensuite),
- Calais pour Boulogne - Florence du 1^{er} février au 15 juin WL type S2 n° 2666 à 2670,
- Paris WR n° 2700, 2867, 2870, 2873, 2874, 2879,
- Paris F n° 1076, 1077, 1163, 1165 à 1167, 1173, 1195, 1257, 1258, 1303.

Eté 1929 :

- Paris - Rome WL type S1 n° 3416 à 3426, (2851, 2852 dans l'attente de livraisons S1 Birmingham),
- Paris - Florence WL type S1 n° 3427 à 3421,
- (Calais) Boulogne - Rome WL type S1 n° 3432 à 3437,
- (Calais) Boulogne - Florence arrêté au 15 juin,
- Paris WR n° 3397 à 3400, 3587, 2881,
- Paris F n° 1173, 1195, 1253 à 1258, 1276, 1303.

Hiver 1929-1930 :

- Paris - Rome - Naples (du 15 janvier au 27 avril) WL type S1 n° 3428 à 3440,
- Paris - Florence WL type S1 n° 3441 à 3445,
- (Calais) Boulogne - Rome - Syracuse (du 1^{er} janvier au 17 mai) WL type S1 n° 3420 à 3422,
- (Calais) Boulogne - Rome - Palerme (du 15 octobre au 25 avril) WL type S1 n° 3416 à 3419,
- (Calais) Boulogne - Florence (du 1^{er} février au 15 juin) WL type S1 n° 3423 à 3427,

- Paris WR n° 3585 à 3587, 2881, 2700,
- Paris F n° 1277 à 1281 (douches), 1224, 1225, 1228 à 1230.

Eté 1930 :

- Paris - Rome WL type SG n° 3439 à 3449,
- Paris - Florence WL type SG n° 3450 à 3455,
- (Calais) Boulogne - Rome WL type S1 n° 3416 à 3421,
- (Calais) Boulogne - Florence (arrêté au 15 juin),
- Paris WR n° 3583 à 3586, 2881, 2700,
- Paris F n° 1277 à 1281, 1253 à 1258.

Hiver 1930-1931 :

- (Calais) Boulogne - Rome - Naples (du 14 janvier au 27 avril) WL type Lx n° 3485 à 3491,
- (Calais) Boulogne - Florence (du 1^{er} février au 13 juin) WL type Lx n° 3492 à 3495,
- Paris - Rome - Naples (du 14 janvier au 27 avril) WL type Lx n° 3480 à 3484,
- Paris - Chambéry WR n° 2700, 2881, 3587,
- Turin - Rome WR n° 3403 à 3405 ex Paris,
- Paris F n° 1191 à 1195, 1277 à 1281.

Eté 1931 : trihebdomadaire du 16 juin au 1^{er} novembre,

- Paris - Rome WL Lx14 n° 3474 à 3482,
- Paris - Florence WL Lx14 n° 3483 à 3486,
- Paris - Chambéry WR n° 2700, 3401,
- Boulogne - Rome WL Lx14 n° 3487 à 3491,
- Boulogne - Florence jusqu'au 13 juin WL Lx14 n° 3492 à 3495,
- F n° 1077, 1218, 1223, 1253 à 1258, 1277 à 1281,
- Turin - Rome WR n° 3403 à 3405,

Hiver 1931-1932 : quotidien à partir du 2 novembre,

- Paris - Rome WL Lx14 n° 3466 à 3478, Naples envisagée mais annulée,
- Paris - Florence WL Lx14 n° 3479 à 3484,
- Boulogne - Rome WL Lx14 n° 3485 à 3490, Florence annulée,
- Paris - Chambéry WR n° 2700, 3581, 3582,
- F n° 1173, 1254 à 1258, 1277 à 1281,
- Turin - Rome WR n° 3403 à 3405,

Eté 1932 :

nc

Hiver 1932-1933 :

nc

Eté 1933 :

- Paris - Rome WL Lx16 n° 3503 à 3507, facultatives WL Lx16 n° 3525 à 3527,
- Paris - Florence WL Lx16 n° 3508, 3521 à 3524,
- Calais - Rome WL Lx16 n° 3496 à 3502,
- Paris - Rome F n° 1277 à 1281,
- Paris - Modane F n° 1185 à 1187,
- Rome - Paris WR n° 2857, 2881, 3583 à 3586,

Hiver 1933-1934 :

- Paris - Rome WL Lx16 n° 3503 à 3507, facultatives du 14 décembre au 6 janvier WL Lx16 n° 3525 à 3527,
- Paris - Florence WL Lx16 n° 3508, 3521 à 3524,
- Calais - Rome WL Lx16 n° 3496 à 3502,
- Paris - Rome F n° 1277 à 1281,
- Paris - Modane F n° 1185 à 1187,
- Rome - Paris WR n° 2881, 3583 à 3586,

Eté 1934 :

- Paris - Rome WL type Lx16 n° 3499 à 3507,
- Paris - Florence WL type Lx16 n° 3508, 3521, 3522,
- Calais - Rome WL type Lx16 n° 3480 à 3485,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1077, 1173, 1188, 1189.

Hiver 1934-1935 :

- Paris - Rome WL type Lx n° 3501 à 3505, n° 3516 à 3519 en réserve,
- Paris - Florence WL type Lx n° 3506 à 3508,
- Calais - Rome WL type Lx16 n° 3481 à 3486,
- Paris F n° 1277 à 1281, 1319,
- Modane F n° 1077, 1173, 1188, 1189,
- Rome - Paris WR n° 2881, 3583 à 3586.

Eté 1935 :

- Paris - Rome WL type Lx n° 3498 à 3502, n° 3503 à 3505 en réserve,
- Paris - Florence WL type Lx n° 3506 à 3508 remplacées par n° 3506, 3483, 3484,
- Calais - Rome WL type Lx16 n° 3478 à 3483 remplacées par n° 3477 à 3482,
- Paris - Dijon WR n° 3587, 2839, 4040 ex WP,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1173, 1188, 1189.

Hiver 1935-1936 :

- Paris - Rome WL type Lx n° 3502 à 3508, 3516 à 3518 en réserve,
- Paris - Florence WL type Lx n° 3519 à 3522,
- Calais - Rome WL type Lx n° 3480 à 3485,
- Dijon - Paris WR n° 3587, 4040,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1173, 1189.

Eté 1936 :

- Paris - Rome WL type Lx n° 3496 à 3500, 3501 à 3503 en réserve,
- Paris - Florence WL type Lx n° 3504 à 3506,
- Calais - Rome WL type Lx n° 3477 à 3482,
- Paris - Dijon WR n° 3582,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1186 à 1188.

Hiver 1936-1937 :

- Paris - Rome WL type Lx n° 3502 à 3508, 3516 à 3518, 3519 à 3522 en réserve, puis après équipement Nord-Express n° 3526 à 3531, 3534 à 3539, 3540 à 3542 en réserve,
- Calais - Rome WL type Lx n° 3480 à 3485, puis après équipement Nord-Express n° 3498 à 3502, 3547,
- Dijon - Paris WR n° 3582,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1308 à 1310.

Eté 1937 :

- Calais WL type Lx n° 3494 à 3500,
- Paris WL type Lx n° 3524 à 3530, 3531, 3534 à 3536 en réserve,
- Dijon - Paris WR n° 3582,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1308 à 1310, 1188, 1189,

Hiver 1937-1938 :

- Calais WL type Lx n° 3502 à 3507,
- Paris WL type Lx n° 3528 à 3532, 3534 à 3537, 3539 à 3542 en réserve,
- Paris - Dijon WR n° 3581, 3582,
- Paris F n° 1277 à 1281,
- Modane F n° 1308, 1309.

Eté 1938 :

- Calais - Rome WL Lx16 n° 3497 à 3501,
- Paris - Rome WL Lx16 n° 3525 à 3531, 3534 à 3537,
- Paris - Dijon WR n° 2839,
- Paris - Rome F n° 1277 à 1281,
- Paris - Dijon F n° 1308, 1309, 1318, 1319,
- Rome - Turin WR n° 3583 à 3586,

Hiver 1938-1939 :

- Calais - Rome - Naples à partir du 13 novembre WL Lx16 n° 3505 à 3508, 3516,
- Paris - Rome WL Lx16 n° 3537, 3539 à 3547,
- Paris - Dijon WR n° 3587,
- Paris - Rome F n° 1277 à 1281,
- Paris - Dijon F n° 1319,
- Rome - Bussoleno et Turin - Rome WR n° 3583 à 3586,

Eté 1939 :

- Calais - Naples - Boulogne WL Lx16 n° 3496 à 3500,
- Calais - Florence - Boulogne (du 15 avril au 13 juin) WL Lx16 n° 3501 à 3504,
- Paris - Rome WL Lx16 n° 3525 à 3531, 3534,
- Paris - Florence WL Lx16 n° 3535 à 3537,
- Paris WR n° 2839, 3578,
- Paris - Naples F n° 1277 à 1281,
- Paris - Dijon F n° 1309, 1310, 1318, 1319,
- Rome - Turin WR n° 3583 à 3586.

Tren de las Bodegas – Madrid-Haro-Madrid

Por Juan Delgado Luna



En la imagen podemos ver esta bonita instantánea tomada el 15 de junio de 2024 en el impresionante desfiladero de Pancorbo (Burgos). Foto Juan Delgado Luna. In the image we can see this beautiful snapshot taken on June 15, 2024 in the impressive Pancorbo gorge (Burgos). Photo Juan Delgado Luna.

El sábado 15 de junio, a primera hora de la mañana tuvo lugar la salida de los andenes de Madrid-Chamartín, con destino Haro (La Rioja) de un tren histórico. Se trataba de un viaje muy especial que muchos aficionados estaban esperando desde hace mucho tiempo. Fue organizado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid y el operador comercial ALSA, utilizándose la composición preservada “del Tren de los 80”.

On Saturday, June 15, early in the morning, a historic train left the Madrid-Chamartín platforms for Haro (La Rioja). It was a very special trip that many fans had been waiting for for a long time. It was organized by the Association of Friends of the Railway of Madrid and the commercial operator ALSA, using the preserved composition “of the Train of the 80s”.

Tuvo parada comercial en las estaciones de Pitis, Villalba de Guadarrama, Valladolid y Haro. La llegada de la composición alcanzó los andenes de Haro pasadas las 12:30h. La climatología ayudó para que este viaje y sus visitas a las distintas bodegas centenarias fuesen un éxito.

It had a commercial stop at the stations of Pitis, Villalba de Guadarrama, Valladolid and Haro. The arrival of the composition reached the Haro platforms after 12:30 p.m. The weather helped make this trip and its visits to the different centuries-old wineries a success.

La visita coincidió con el día de puertas abiertas de las distintas bodegas del barrio de la estación , en las que se realizan diversas catas de vino y en las que este emplazamiento se trasforma teniendo un lleno total. Tras una buena comida y disfrutar de los distintos vinos de denominación de origen “Rioja” el tren esperaba en los andenes para su regreso a Madrid.

The visit coincided with the open day of the different wineries in the station neighbourhood, in which various wine tastings are held and in which this location is transformed, having a full house. After a good meal and enjoying the different “Rioja” designation of origin wines, the train was waiting on the platforms for its return to Madrid.

Tras un pequeño retraso en la salida esperando el cruce del Alvia Bilbao-Barcelona (al tratarse de vía única hasta Miranda de Ebro) pasadas las 18:00 el tren se puso de nuevo en marcha para encaminarse hacia su destino.

After a small delay in the departure waiting for the Alvia Bilbao-Barcelona crossing (as it is a single track until Miranda de Ebro) after 6:00 p.m. the train started up again to head towards its destination.



En la foto superior y en la página siguiente, podemos ver la composición especial estacionada en los andenes de la estación de Haro. Hora de la comida. Por la tarde regresaría a Madrid. Fotos Juan Delgado Luna.

In the photo above and on the following page, we see the special composition parked on the platforms of Haro station. Lunch break. I would return to Madrid in the afternoon. Photos Juan Delgado Luna.



Restauracion Talgo 2009T y Furgon PDD-1B.E ***Talgo 2009T and PDD-18.E Van Restoration***

por Juan Delgado Luna

Hubo que esperar hasta las 10:00h del martes 18 de junio para ver llegar al poblado de las Matas en Madrid y en concreto a la Calle San José Obrero dos vehículos muy especiales. La locomotora TALGO 2009-T (352-009-5) Virgen de Gracia y el furgón blindado PDD-1-B.E, nunca utilizado por la RENFE y el Banco de España para transporte específico de fondos y valores entre las poblaciones de Madrid y Barcelona. Ese día fueron los protagonistas estando presentes muchos aficionados al ferrocarril, representantes de las entidades y empresas implicadas y autoridades.

We had to wait until 10:00 a.m. on Tuesday, June 18 to see two very special vehicles arrive at the town of Las Matas in Madrid and specifically at Calle San José Obrero. The locomotive TALGO 2009-T (352-009-5) Virgen de Gracia and the armoured van PDD-1-B.E, used by the RENFE and the Bank of Spain for the specific transport of funds and values between the towns of Madrid and Barcelona. That day they were the protagonists, with many railway fans, representatives of the entities and companies involved and authorities present.



Proceso de colocación de la locomotora Talgo en su emplazamiento definitivo. Las Matas. Foto Chema Martínez
Process of placing the Talgo locomotive in its final location. Photo Chema Martínez

En relación al furgón (2 unidades) por diversas dificultades en su proceso de construcción entre (1970/74) asignado a la empresa SA Vers a su salida de su factoría fueron desechados y apartados por diversas instalaciones madrileñas.

Afortunadamente a estas dos piezas se unen a la locomotora a vapor del tipo Mikado 141F-2240 que ya estaba expuesta desde hace ya unos años en la misma localización madrileña.

Gracias a la gran labor de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Las Matas (AFEMAT) y el Ayuntamiento de Las Rozas esta restauración estética (no funcional) se ha podido llevar a cabo después de muchos años de espera y deterioro de este material que se encontraba a la intemperie y empezaba a presentar

In relation to the van (2 units) due to various difficulties in its construction process between (1970/74) assigned to the company SA Vers upon leaving its factory, they were discarded and separated by various facilities in Madrid. Fortunately, these two pieces join the Mikado 141F-2240 type steam locomotive that was already on display for a few years in the same location in Madrid.

Thanks to the great work of the Spanish Railways Foundation, the Association of Friends of the Las Matas Railway (AFEMAT) and the Las Rozas City Council, this aesthetic (non-functional) restoration has been able to be carried out after many years of waiting. This material that was outdoors and was beginning to deteriorate.



El convoy excepcional se abre paso por las calles del poblado ferroviario de las Matas. Foto Chema Martínez
The exceptional convoy makes its way through the streets of the railway town of Las Matas. Photo Chema Martínez

Claros signos de deterioro y a los que les había sustraído algunas de sus piezas. Una vez abierto el concurso público se adjudicó en el mes de enero de 2023 los trabajos a la empresa Mare-Ingeniería Ferroviaria Alternativa SL. de Manzanares (Ciudad Real) cuyo gerente José Luis Pinilla es conocido por los seguidores de este boletín por su admiración hacia todo tipo de vehículos ferroviarios y en especial hacia los coches del tipo Wagons Lits.

Clear signs of deterioration and from which some of their pieces had been stolen. Once the public tender was opened, the work was awarded to the company Mare-Ingeniería Ferroviaria Alternativa SL in January 2023. from Manzanares (Ciudad Real) whose manager José Luis Pinilla is known by the followers of this newsletter for his admiration for all types of railway vehicles and especially for the Wagons Lits type cars.



El transporte especial fue encomendado a la empresa Carrascosa Hermanos. Gracias a su profesionalidad y buen hacer su valiosa carga no sufrió ningún desperfecto. Foto Chema Martínez.

The special transportation was entrusted to the Carrascosa Hermanos company. Thanks to his professionalism and good work, his valuable cargo did not suffer any damage. Photo Chema Martínez.



Testero posterior de la locomotora Talgo Virgen de Gracia construida por SEC Babcock & Wilcox con nº de fábrica 891 en el año 1965 contrato del 20/09/62 siendo recepcionada el 08/07/1965. Baja en RENFE EL 20/05/2002 con 7.405.093 kilómetros a sus espaldas, siendo encaminada hacia su nuevo emplazamiento. Foto Chema Martínez.

Rear end of the Talgo Virgen de Gracia locomotive built by SEC Babcock & Wilcox with factory number 891 in 1965, contract dated 09/20/62, being received on 07/08/1965. It got off the RENFE ON 05/20/2002 with 7,405,093 kilometres behind it, being directed to its new location. Photo Chema Martínez.

En sus instalaciones se ha llevado a cabo un buen trabajo de restauración de los dos vehículos. Curiosamente se da el caso que se trata de la misma empresa que se encargó de restaurar el coche CIWL del tipo LJ numerado como 3968 que hoy luce sus mejores galas en el Museo Nacional Ferroviario de Mulhouse en Francia. La presentación se llevó a cabo el 29 de junio realizándose diversas actividades institucionales y lúdicas, ocasión que fue aprovechada por amigos del ferrocarril para realizar miles de fotos y videos que pasaran para la posteridad. Es de agradecer la amabilidad prestada por Juan Carlos Casas y Chema Martínez por sus testimonios y cesión de fotos para ilustrar este pequeño texto.

A good restoration job has been carried out on the two vehicles at its facilities. Curiously, it turns out that this is the same company that was in charge of restoring the CIWL type LJ car numbered 3968, which today shows off its best clothes in the National Railway Museum of Mulhouse in France. The presentation took place on June 29, with various institutional and recreational activities, an occasion that was used by friends of the railroad to take thousands of photos and videos that would be passed down for posterity. We are grateful for the kindness shown by Juan Carlos Casas and Chema Martínez for their testimonies and sharing of photos to illustrate this short text.



Fotos de los dos vehículos en su emplazamiento actual. Fotos Chema Martínez.
Photos of the two vehicles in their current location. Photos Chema Martínez.

Le « Sud-Express » dans les années folles (1921-1939)

by Jean-Marc Dupuy

La guerre terminée et la paix de Versailles signée, il fallut attendre le 29 octobre 1921 pour la reprise des services quotidiens du « Sud-Express » entre les trois capitales. Après révision, le matériel d'avant-guerre comportant un total de seize voitures-salon à caisses en bois de teck, était réutilisé sur le parcours français (trois rames de quatre voitures en roulement). Entre Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux, le PO confiait sa traction aux nouvelles Pacific de la série n° 3691 à 3640 (4-231 D) livrées depuis peu par des constructeurs américains.

The war ended and the Peace of Versailles signed, it was not until October 29, 1921 that daily services of the "Sud-Express" between the three capitals were resumed. After overhaul, the pre-war equipment, comprising a total of sixteen lounge cars with teak wood bodies, was reused on the French route (three trainsets of four cars in rotation). Between Saint-Pierre-des-Corps and Bordeaux, the PO entrusted its traction to the new Pacific series no. 3691 to 3640 (4-231 D) recently delivered by American manufacturers.

Train rapide de luxe « Sud-Express »
entre Paris,
Bordeaux, Biarritz-Ville et la frontière d'Espagne

Le train rapide de luxe quotidien « Sud-Express », composé exclusivement de voitures de la Compagnie des wagons-lits, prend des voyageurs tant à l'aller qu'au retour, sur tout le trajet, pour toutes les gares où il s'arrête ; il est accessible aux voyageurs de 1^{re} classe moyennant un supplément fixé sur le Réseau d'Orléans à 12 fr. 15 jusqu'à 250 kilomètres et 24 fr. 25 au-dessus de 250 kilomètres ; sur le Réseau du Midi ce supplément est fixé à 12 fr. 15.

Aller :

Paris-Quai d'Orsay dép. 10 h. 20. — Orléans arr. 12 h. 16. — Tours arr. 13 h. 48. — Poitiers arr. 14 h. 58. — Angoulême arr. 16 h. 32. — Bordeaux-Saint-Jean arr. 18 h. 25. — Biarritz-Ville arr. 22 h. 8. — Irun (frontière) arr. 22 h. 52.

Retour :

Hendaye (frontière) dép. 10 h. 14. — Biarritz-Ville dép. 10 h. 33. — Bordeaux-Saint-Jean dép. 14 h. 24. — Angoulême dép. 16 h. 15. — Poitiers dép. 17 h. 50. — Tours dép. 19 h. — Orléans dép. 20 h. 33. — Paris-Quai d'Orsay arr. 22 h. 30.

Il est rappelé que ce train continue chaque jour sur Madrid et trois fois par semaine sur Lisbonne. Un service de wagons-lits circulant deux fois par semaine dans chaque sens entre Madrid et Algésiras assure les relations les plus rapides sur le Maroc.

Le Figaro novembre 1921 (Gallica BNF)

Pour tenir compte des chantiers de remise en état des voies, sa marche d'avant-guerre avait été détendue, débouchant sur un temps de parcours de douze heures et huit minutes pour Hendaye contre dix heures et trente-neuf minutes à l'été 1914. La gare de Paris-Orsay était alors quittée à 10 h 20 pour Irun, ville atteinte en soirée à 22 h 52. Le train espagnol partait quant à lui de la frontière à 23 h 20 pour rallier la gare de Madrid Norte (12 h 00), la branche lusitanienne arrivant à Lisbonne à 21 h 15.

To take into account the track repair projects, its pre-war schedule had been relaxed, leading to a journey time of twelve hours and eight minutes for Hendaye compared to ten hours and thirty-nine minutes in the summer of 1914. The Paris-Orsay station then left at 10:20 a.m. for Irun, a city

reached in the evening at 10:52 p.m. The Spanish train left the border at 11:20 p.m. to reach Madrid Norte station (12 p.m. 00), the Lusitanian branch arriving in Lisbon at 9:15 p.m.

La rame de Paris offrait toujours des voitures-salon pour Irun ainsi que pour Biarritz et sa formation était complétée par une voiture-restaurant effectuant la totalité du parcours, ainsi que par les fourgons réglementaires. Des voitures-lits continuaient toujours pour les deux capitales de la péninsule ibérique. Des correspondances sur les bateaux étaient à nouveaux possibles à Lisbonne, notamment avec ceux du service « Maroc-Express » reliant Bordeaux à Casablanca. La branche pour Lisbonne, trihebdomadaire tout d'abord, puis quotidienne à partir du 15 février 1922, s'appela tout d'abord « Sud-Atlantique-Express » et celle quotidienne de Madrid devint « Sud-Maroc-Express » ; une correspondance hebdomadaire partait également de Madrid Atocha pour Algésiras.

The Paris train always offered lounge cars for Irun as well as for Biarritz and its training was supplemented by a dining car covering the entire route, as well as by the regulation vans. Sleeping cars still continued for the two capitals of the Iberian Peninsula. Connections on boats were once again possible in Lisbon, in particular with those of the "Maroc-Express" service linking Bordeaux to Casablanca. The branch for Lisbon, tri-weekly at first, then daily from February 15, 1922, was first called "Sud-Atlantique-Express" and the daily one for Madrid became "Sud-Maroc-Express"; a weekly connection also left Madrid Atocha for Algéciras.

Été 1922

SUD-EXPRESS			
Train de luxe-quotidien entre PARIS, MADRID et LISBONNE			
Wagons-salon entre PARIS et BIARRITZ et entre PARIS et IRUN et vice versa.			
Wagons-lits entre IRUN, MADRID et LISBONNE et vice versa. — Wagon-restaurant entre PARIS et IRUN			
ET PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT			
Train rapide de luxe exclusivement composé de wagons-lits entre BOULOGNE, PARIS, BORDEAUX, BIARRITZ, HENDAYE, MADRID, PAU, LOURDES, GAUTERETS et LUZ-SAINT-SAUVEUR.			
9 15	...	dép. LONDRES.....	arr. ... 22 45
13 27	...	dép. BOULOGNE-MARITIME.....	arr. ... 28 52
16 35	...	dép. PARIS-NORD.....	arr. ... 45 45
16 57	...	dép. ...	arr. ... 44 4
18 12	...	dép. ...	arr. ... 12 6
20 15	10 20	dép. PARIS-QUAI D'ORSAY.....	arr. 23 30
20 26	10 32	dép. PARIS-AUSTERLITZ.....	arr. 23 48
21 59	12 5	dép. LES AUBRAIS-ORLÉANS.....	arr. 21 46
22 11	12 16	dép. ORLÉANS.....	arr. 21 37
21 52	12 9	dép. LES AUBRAIS-ORLÉANS.....	arr. 21 55
22 3	12 30	dép. ST-PIERRE-DES-CORPS.....	arr. 21 41
23 22	13 20	dép. TOURS.....	arr. 20 17
23 35	13 43	dép. ST-PIERRE-DES-CORPS.....	arr. 20 25
23 16	13 18	dép. ...	arr. 20 11
23 28	13 35	dép. ...	arr. 20 11
0 47	14 55	dép. POITIERS.....	arr. 18 44
2 17	16 25	dép. ANGOULÊME.....	arr. 17 10
3 59	18 7	dép. BORDEAUX-ST-JEAN.....	arr. 15 24
4 9	18 17	dép. DAX.....	arr. 15 14
6 1	20 12	dép. ...	arr. 13 20
7 41	21 37	dép. PAU.....	arr. 9 27
8 40	21 45	dép. LOURDES.....	arr. 21 45
9 18	20 43	dép. PIERREHITTE (3).....	arr. 20 43
10 14	19 55	dép. GAUTERETS (3).....	arr. 19 55
10 48	19 30	dép. LUZ-SAINT-SAUVEUR (3).....	arr. 19 30
6 49	12 30	dép. BAYONNE.....	arr. 12 30
7 48	12 6	dép. BIARRITZ-VILLE.....	arr. 12 6
7 35	11 30	dép. ST-JEAN-DE-LUZ.....	arr. 11 30
7 53	11 49	dép. HENDAYE.....	arr. 11 49
8 42	9 30	dép. (1) IRUN [HENDAYE].....	arr. (2) 9 30
8 40	9 12	dép. ST-SÉBASTIEN.....	arr. 9 12
8 59	1 49	dép. ...	arr. 1 49
16 52	1 25	dép. MÉDINA-DEL-CAMPO.....	arr. 1 25
21 10	23 41	dép. MADRID-NORD.....	arr. 23 41
...	23 41	dép. ...	arr. 23 41
...	23 25	dép. SALAMANQUE.....	arr. 23 25
...	23 25	dép. [FUENTES-DE-ONORO].....	arr. 23 25
...	14 50	dép. VILLAR-FORMOSO].....	arr. 14 50
...	11 35	dép. PAMPILHOSA.....	arr. 11 35
...	11 35	dép. LISBONNE.....	arr. 11 35

Service rapide bi-hebdomadaire de luxe entre L'ANDALOUSIE, ALGÉSIRAS ET GIBRALTAR			
Voir ci-dessus l'horaire détaillé entre PARIS-QUAI D'ORSAY et MADRID-NORD			
LUNDI		JEUDI et samedi.	
Lundi et Mercredi.	W.L.	dép. MADRID-ATOCHA.....	arr. 9
6	8 51	dép. CORDOUE.....	arr. 23 10
14	8 51	dép. BADAJOZ.....	arr. 19 58
14 5	8 51	dép. ALGÉSIRAS (port).....	arr. 45 5
14 35	8 51	dép. ALGÉSIRAS (bateau).....	arr. 14 50
14 35	8 51	dép. GIBRALTAR.....	arr. 14 20

De où pour	Sud-Express		Pyrénées-Côte d'Argent	
	Wagon-salons	Wagon-lits	Wagon-lits	Concibettes
PARIS-QUAI D'ORSAY	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
BORDEAUX.....	24 25	60 30	32 50	
DAX.....	36 40	90 05	54 15	
BAYONNE.....	36 40	93 35	54 15	
BIARRITZ.....	36 40	94 85	54 15	
ST-JEAN-DE-LUZ.....	36 40	95 10	54 15	
HENDAYE.....	36 40	97 55	54 15	
IRUN.....	36 40	98	54 15	
PAU.....	"	97 55	54 15	
LOURDES.....	"	102 30	64 95	
PIERREHITTE.....	"	104 75	64 95	

Sud-Express. — Transport rapide et assurance des colis-messageries jusqu'à 60 kilogrammes, à destination de Madrid et de Lisbonne. — S'adresser au Service des Messageries, 8, rue Lamartine, Paris (9^e).

Les travaux sur les infrastructures étant bien avancés, il devint possible d'accélérer sensiblement la marche du train au 1^{er} août 1922. Si l'heure de départ à Paris-Orsay restait fixée à 10 h 20, le passage à Bordeaux s'effectuait à 18 h 07 pour une arrivée à Irun à 22 h 41. Le train espagnol quittait cette ville à 22 h 20, heure locale d'été (soixante minutes de différence avec la France), pour rejoindre Madrid Norte à 11 h 00 et Lisbonne à 21 h 00. Le retour se faisait dans les horaires Lisbonne 11 h 35, Madrid Norte 21 h 00 et arrivée à Irun à 9 h 39, heure locale d'été. Le départ pour la rame française était positionné ensuite à 11 h 19 pour desservir Bordeaux (15 h 14 - 15 h 24) et relier Paris à 23 h 30. Il se greffait alors, les lundis et mercredis, un service nocturne

en correspondance reliant Madrid Atocha à Gibraltar via Algésiras pour un retour les mercredis et vendredis.

The work on the infrastructure being well advanced, it became possible to significantly speed up the train's operation on August 1, 1922. If the departure time at Paris-Orsay remained fixed at 10:20 a.m., the passage to Bordeaux took place at 6:07 p.m. for an arrival in Irun at 10:41 p.m. The Spanish train left this city at 10:20 p.m., local summer time (sixty minutes difference with France), to reach Madrid Norte at 11:00 a.m. and Lisbon at 9:00 p.m. Return time was Lisbon 11:35 a.m., Madrid Norte 9:00 p.m. and arrival in Irun at 9:39 a.m. local summer time. The departure for the French train was then positioned at 11:19 a.m. to serve Bordeaux (3:14 p.m. - 3:24 p.m.) and connect Paris at 11:30 p.m. There was then added, on Mondays and Wednesdays, a connecting night service linking Madrid Atocha to Gibraltar via Algeciras for a return on Wednesdays and Fridays.

Devant les réclamations des voyageurs internationaux ne comprenant plus le long crochet imposé par la desserte de Biarritz-Ville, on supprima ce rebroussement le 5 octobre 1922. La voiture directe pour cette station était alors détachée du train à Biarritz-la-Négresse pour être acheminée en solo jusqu'à son terminus.

Lors du service de l'hiver 1922-1923, les deux rames nécessaires au « Sud-Express » mobilisaient la presque totalité des effectifs des voitures-salon de la CIWL (16 unités sur 19) : WS n° 842, 911, 956, 957, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 1677, 1678, 2443, 2444, 2445 et 2446 (disponibles 3 WS n° 912, 1551 et 1552). Le service de restauration était assuré par les WR n° 2144, 2425 à 2427. Les deux compositions comprenaient six voitures-salon, une voiture-restaurant et deux fourgons aux extrémités (F n° 1131, 1132, 1133, 1163, 1208, 1209, 1210 et 1211). A la même date du service de l'hiver 1922-1923, le parc espagnol se composait des véhicules suivants

Faced with complaints from international travellers no longer understanding the long detour imposed by the service to Biarritz-Ville, this turnaround was removed on October 5, 1922. The direct car for this station was then detached from the train to Biarritz-la-Négresse to be transported solo to its terminus.

During the winter service of 1922-1923, the two trains needed for the "Sud-Express" mobilized almost the entire workforce of the CIWL lounge cars (16 units out of 19): WS n° 842, 911, 956, 957, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 1677, 1678, 2443, 2444, 2445 and 2446 (available 3 WS nos. 912, 1551 and 1552). The catering service was provided by WR nos. 2144, 2425 to 2427. The two compositions included six lounge cars, a dining car and two vans at the ends (F nos. 1131, 1132, 1133, 1163, 1208, 1209, 1210 and 1211). On the same date of the winter service of 1922-1923, the Spanish fleet consisted of the following vehicles:

- Portuguese Sud-Express WL n° 827 to 830, 902, 903, 913 and 914,
- Sud-Express portugais WL n° 827 à 830, 902, 903, 913 et 914,
- Sud-Express portugais Lisbonne - Medina WR n° 1706 à 1708,
- Sud-Express espagnol WL n° 1692 à 1694 et 2270 à 2274,
- Sud-Express espagnol WR n° 993 à 995,
- Sud-Express F n° 1171, 1172, 1176 et 1222.

Quelques améliorations des horaires furent ensuite enregistrées, surtout pour la destination de Lisbonne. Ainsi, la mise en vigueur du service de l'été 1923 se traduisit par une légère accélération, cette ville étant atteinte le surlendemain à 19 h 20 pour un départ de Paris-Orsay avancé de seulement cinq minutes (10 h 15 contre 10 h 20).

Le 21 juillet 1924, sur les voies ferrées espagnoles, le « Sud-Express » en provenance de Hendaye déraila près de la ville de Tolosa. Cet accident provenait d'un glissement de terrain causé par les fortes pluies sévissant sur la région depuis plusieurs jours. Trois des véhicules du train dont la voiture-restaurant furent renversées et l'on dénombra trois voyageurs blessés ainsi que sept autres parmi les personnels de la CIWL et de la Compagnie Norte.

Some improvements in timetables were then recorded, especially for the Lisbon destination. Thus, the implementation of the service in the summer of 1923 resulted in a slight acceleration, this city being reached two days later at 7:20 p.m. for a departure from Paris-Orsay brought forward by only five minutes (10:15 a.m. versus 10:20 a.m.).

On July 21, 1924, on the Spanish railways, the "Sud-Express" coming from Hendaye derailed near the town of Tolosa. This accident was caused by a landslide caused by heavy rains in the region for several days. Three of the train vehicles, including the dining car, were overturned and there were three injured passengers as well as seven others among the staff of the CIWL and the Norte Company.

L'arrivée en 1926 des voitures-salon Pullman - *The arrival of the Pullman Salon-Cars in 1926*

L'année 1926 fut principalement marquée par la mise en service du nouveau matériel métallique à partir du 15 novembre. Les salons d'origine certes remis à neuf après 1918 avaient été admirés au début du siècle mais ils avaient mal vieilli. On leur reprochait leur roulis ainsi que l'aspect assez sévère de leurs intérieurs. Ils faisaient pâle figure comparés aux nouvelles voitures-lits bleues servant dans le rival nocturne « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express ».

The year 1926 was mainly marked by the commissioning of new metal equipment from November 15. The original salons, although refurbished after 1918, had been admired at the beginning of the century but had aged poorly. They were criticized for their swaying as well as the rather severe appearance of their interiors. They paled in comparison to the new blue sleeping cars serving in the night time rival "Pyrénées-Côte-d'Argent-Express".

Pour la composition des deux rames en roulement commercial sur le « Sud-Express », les effectifs français (inspection CIWL Paris-PO) comprenaient six couplages formés des voitures WP n° 2737 à 2742 et WPC n° 2743 à 2748, toutes fournies par la société Lorraine à Lunéville entre le 21 août (quatre voitures livrées), puis entre le 6 octobre et le 30 novembre 1926. Les six premières aménagées sans cuisine offraient vingt-quatre places assises réparties dans un grand salon de douze places ainsi que dans quatre compartiments de deux places et un de quatre places. Les six unités avec cuisine et office proposaient dix-huit places dont douze dans un grand salon à couloir central et dans deux compartiments à quatre et deux places.

For the composition of the two trains in commercial operation on the "Sud-Express", the French workforce (CIWL Paris-PO inspection) included six couplings made up of WP cars n° 2737 to 2742 and WPC n° 2743 to 2748, all supplied by the Lorraine company in Lunéville between August 21 (four cars delivered), then between October 6 and November 30, 1926. The first six fitted out without a kitchen offered twenty-four seats distributed in a large lounge with twelve seats as well as in four compartments for two places and one for four places. The six units with kitchen and office offered eighteen places, including twelve in a large living room with a central corridor and in two compartments for four and two places.



WSPc 2743, Photo: Factory photo

Pour les voyageurs ne souhaitant pas prendre leurs repas à leurs places, la CIWL avait aussi commandé trois unités aménagées en restauration classique. Désignée initialement comme voiture-salon et restaurant (WSR), cette série dite complémentaire et portant les n° 2839 à 2841 fut également construite chez Dyle et Bacalan à La Rochelle (entre le 21 juillet et le 14 septembre 1926). Elle était aménagée avec une salle de restaurant de vingt-quatre places et un espace salon de huit places, ces voitures étant ensuite modifiées en diagramme salon de vingt places. Aucun fourgon de construction métallique n'étant encore disponible, la CIWL avait réservé un effectif de sept unités ayant revêtu la livrée marron des autres voitures (F n° 1106, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211).

For travellers who do not wish to eat their meals at their seats, the CIWL also ordered three units equipped with classic catering. Initially designated as a lounge and restaurant car (WSR), this so-called complementary series and bearing numbers 2839 to 2841 was also built by Dyle and Bacalan in La Rochelle (between July 21 and September 14, 1926). It was fitted out with a twenty-four-seat restaurant room and an eight-seat lounge area, these cars then being modified into a twenty-seat lounge layout. No metal construction van was yet available; the CIWL had reserved a complement of seven units having worn the brown livery of the other cars (F n° 1106, 1131 to 1133, 1208, 1210, 1211).

Grâce à ces nouvelles voitures-salon Pullman remplaçant les unités vieilles en teck vernies, le « Sud-Express » renouait avec les fastes d'avant-guerre: plus de sièges fixes dans les intérieurs mais de moelleux fauteuils à inclinaison variable.

L'inauguration se déroulant entre le vendredi 28 et le dimanche 30 août, offrait naturellement un programme chargé pour les invités privilégiés de la CIWL. Véhiculant les officiels, le premier convoi aux teintes marron et jaune était formé avec le fourgon n° 1208, les quatre voitures-salon Pullman n° 2737, 2743, 2738 et 2744, la voiture-salon Pullman avec cuisine n° 2839 et le fourgon n° 1133. Il arriva même en gare de Biarritz à 20 h 55 avec une avance de près de quinze minutes sur ses horaires et cette information fit « la une » du journal Le Petit Parisien du 30 août « Le train « marron » est arrivé en avance ».

With these new Pullman lounge cars replacing the old varnished teak units, the 'Sud-Express' returned to the splendour of the pre-war era: no more fixed seats in the interiors but soft armchairs with variable reclining.

The inauguration taking place between Friday August 28 and Sunday August 30, naturally offered a busy programme for the privileged guests of the CIWL. Carrying the officials, the first train in brown and yellow

colours was formed with van No. 1208, the four Pullman lounge cars Nos. 2737, 2743, 2738 and 2744, the Pullman lounge car with kitchen No. 2839 and the van No. 1133. He even arrived at Biarritz station at 8:55 p.m. almost fifteen minutes ahead of schedule and this information made the front page of the newspaper Le Petit Parisien of August 30 "The "brown" train has arrived in advance".

Comme de coutume, un banquet offert par la ville de Biarritz marqua ces festivités. Parmi les personnalités, on remarquait Monsieur Despret, le Président de la CIWL, ainsi que le maire Monsieur Garat et Monsieur Tessier Président de la Compagnie des chemins de fer du Midi. Jusqu'en 1930, la réserve restait assurée par les anciennes voitures-salon en teck WS n° 2443 à 2446; lors des pointes de trafic, on notait toujours leur incorporation à raison d'une unité dans chaque sens, les deux autres restant en réserve à Paris et Hendaye.

As usual, a banquet offered by the city of Biarritz marked these festivities. Among the personalities, we noted Mr. Despret, the President of the CIWL, as well as the mayor Mr. Garat and Mr. Tessier, President of the Compagnie des chemins de fer du Midi. Until 1930, the reserve remained provided by the old teak lounge cars WS n° 2443 to 2446; during traffic peaks, we always noted their incorporation at the rate of one unit in each direction, the other two remaining in reserve in Paris and Hendaye.

Les deux rames en service en France pour les destinations de Biarritz (1 WP) et d'Irun (2 WPC, 1 WP, 1 WSR), avaient chacune cinq voitures (2 WPC, 2 WP, 1 WSR) et deux fourgons d'extrémité, soit sept caisses. La WSR devait avoir sa cuisine orientée vers le fourgon adjacent. En cas d'affluence, durant les périodes

chargées de l'année, les compositions pouvaient être renforcée par l'adjonction d'une WPC supplémentaire pour Biarritz, l'une des quatre anciennes WS prenant alors place dans la formation et ayant Irun comme destination, l'une d'entre elles assurait toujours la réserve à Hendaye.

As usual, a banquet offered by the city of Biarritz marked these festivities. Among the personalities, we noted Mr. Despret, the President of the CIWL, as well as the mayor Mr. Garat and Mr. Tessier, President of the Compagnie des chemins de fer du Midi. Until 1930, the reserve remained provided by the old teak lounge cars WS n° 2443 to 2446; during traffic peaks, we always noted their incorporation at the rate of one unit in each direction, the other two remaining in reserve in Paris and Hendaye.

SUD-EXPRESS

Train de luxe quotidien entre PARIS, MADRID et LISBONNE
Voitures-salons Pullman entre PARIS et BIARRITZ et entre PARIS et IRUN et vice versa.
Wagons-lits et wagon-restaurant entre IRUN, MADRID et LISBONNE et vice versa.
Wagon-restaurant entre PARIS et IRUN et vice versa.

ET PYRÉNÉES - CÔTE D'ARGENT

Train de luxe quotidien entre PARIS, BORDEAUX BIARRITZ, IRUN
PAU, LOURDES, PIERREPITTE ou TARBES
avec correspondance sur L'ESPAGNE

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
10	14	18	22	26	30	34	38	42	46	50	54	58	62	66	70	74	78	82	86	90	94	98	102	106	110
13	17	21	25	29	33	37	41	45	49	53	57	61	65	69	73	77	81	85	89	93	97	101	105	109	113
16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116

LONDRES-Victoria... arr. 19 15 19 30
CAEN-MARITIME... arr. 15 10 15 20
BOULOGNE-MARITIME... arr. 12 12 12 5
PARIS-NORD... arr. 12 12 12 5
PARIS-QUAI D'ORSAI... arr. 22 25 9 26
PARIS-AUSTERLITZ... arr. 22 13 9 15
LES AUBRAIS-ORLEANS... arr. 20 42 7 32
ORLEANS... arr. 20 23 7 18
LES AUBRAIS-ORLEANS... arr. 20 51 7 56
ST-PIERRE-DES-CORPS... arr. 19 21 6 6
TOURS... arr. 19 35 5 43
ST-PIERRE-DES-CORPS... arr. 19 18 5 11
POTTERS... arr. 18 1 4 32
ANGOULÊME... arr. 16 36 3 3
BORDEAUX-ST-JEAN... arr. 14 30 1 14
DAX... arr. 12 17 23 17 21 46 204
PAU... arr. 11 21 20 27 21 46 204
LOURDES... arr. 10 38 21 48 21 46
PIERREPITTE-NESTALAS... arr. 10 30 21 48 21 46
TARBES... arr. 11 21 20 27 21 46 204
BIARRITZ-VILLE... arr. 10 38 21 48 21 46
ST-JEAN-DE-LUZ... arr. 10 30 21 48 21 46
HENDAYE... arr. 10 10 21 31
IRUN... arr. 9 39 21 5
ST-SÉBASTIEN... arr. 9 12 20 37
MEDINA-DEL-CAMPO... arr. 1 49 13 51
MADRID-NORD... arr. 21 9 45
MEDINA-DEL-CAMPO... arr. 1 25
SALAMANQUE... arr. 23 41
FUENTES-DE-ONORO... arr. 20 39
VILLAR-POHOSO... arr. 20 29
PAVILHOS... arr. 16 20
LISBONNE... arr. 13 13

Les trains Sud-Express et Pyrénées-Côte d'Argent, dont le nombre de places est limité, ne prennent que les voyageurs qui, munis de billets de 1^{re} classe, ont payé, en outre, un supplément perçu par la Compagnie des Wagons-Lits.

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

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

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

Toutefois, les trains Sud-Express et Pyrénées-Côte d'Argent peuvent, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous leurs points d'arrêt.

PRIX DES SUPPLÉMENTS

à payer par place en sus d'un billet de 1^{re} cl. pour les principaux points ci-après :

De ou pour	Sud-Express	Pyrénées-Côte d'Argent
PARIS-QUAI D'ORSAI	Volture-salon	wagon-lit
	fr. c.	fr. c.
BORDEAUX	75 75	160 30
DAX	125 05	210 50
BAYONNE	125 05	215 85
BIARRITZ	125 05	215 50
ST-JEAN-DE-LUZ	125 05	225 30
HENDAYE	125 05	225 65
IRUN	125 05	226 50
PAU	125 05	226 50
LOURDES	"	225 65
PIERREPITTE-NESTALAS	"	225 20
TARBES	"	242 20

Sud-Express. — Transport rapide et assurance des colis-messageries, de 5 à 50 kilogrammes, à destination de Madrid et de Lisbonne. — S'adresser au Service des Messageries, 6, rue Lamartine, Paris (9^e).

(a) Du 12 Juli au 3 octobre inclus.

Les ex voitures-salon se virent ensuite mutées en Espagne, les WS n° 2443 et 2445 partant pour Madrid dès l'hiver 1928-1929 (pour affectation au « Barcelone-Express » vers Cerbère). Malgré l'augmentation des charges remorquées induite par le matériel métallique, les horaires (Paris-Orsay 10 h 00, Bordeaux 17 h 27 et Hendaye 21 h 05) demeuraient quasiment identiques.

The ex-lounge cars were then transferred to Spain, WS n° 2443 and 2445 leaving for Madrid in the winter of 1928-1929 (for assignment to the "Barcelona-Express" to Cerbère). Despite the increase in towed loads induced by the metal equipment, the timetables (Paris-Orsay 10:00 a.m., Bordeaux 5:27 p.m. and Hendaye 9:05 p.m.) remained almost identical.

Au service de l'été 1928 débutant le 15 mai, le « Sud-Express » gagnait près de vingt-cinq minutes dans sa marche entre Hendaye et Paris-Orsay. A l'hiver suivant, la CIWL augmentait son offre en matériel Pullman. Les deux rapides de soirée n° 15 et 16 (Paris-Orsay - Bordeaux et vice-versa) proposaient de tels matériels tant en 1^{ère} classe qu'en 2^{ème} classe.

In service in the summer of 1928 beginning on May 15, the "Sud-Express" gained nearly twenty-five minutes in its journey between Hendaye and Paris-Orsay. The following winter, the CIWL increased its offer of Pullman equipment. The two evening rapids No. 15 and 16 (Paris-Orsay - Bordeaux and vice versa) offered such equipment in both 1st class and 2nd class.

Au cours de l'hiver 1929-1930, la décision de remise en peinture des matériels affectés au « Sud-Express », donc l'abandon de la livrée marron et crème d'origine et le passage vers celle unifiée bleu et crème, amena les arrivées temporaires sur le PO et le Midi des voitures Pullman du type Côte d'Azur n° 4139, 4140, 4155 à 4157, puis à l'été suivant des WPC n° 4136 à 4138, des WP 4154 à 4156 utilisées sur Paris - Irun. Jusqu'au mois de mai 1930, les deux voitures-salon WS étaient alors tenues en réserve à Hendaye.

During the winter of 1929-1930, the decision to repaint the carriages assigned to the "Sud-Express", therefore the abandonment of the original brown and cream livery and the transition to the unified blue and cream, led to the temporary arrivals on the PO and the South of Pullman cars of the Côte d'Azur type n° 4139, 4140, 4155 to 4157, then the following summer of WPC n° 4136 to 4138, WP 4154 to 4156 used in Paris - Irun. Until May 1930, the two WS lounge cars were kept in reserve in Hendaye.

Si la traction à vapeur avait régné sans partage en tête des différentes rames du « Sud-Express » depuis l'origine, son monopole commença à être battu en brèche à partir de la fin de 1926. La section Dax - Hendaye fut la première équipée de caténaires en ogive par le Midi dès novembre 1926, tandis que l'artère Paris - Les Aubrais (Vierzon) était inaugurée en décembre suivant. L'équipement en 1 500 V remonta depuis Dax jusqu'à Bordeaux pour être opérationnel en juin 1927. Sur le parcours Midi, le train passait « aux mains » des 2C2 E.3101 à 3110, alors qu'au départ de la capitale, cette mission revenait en théorie aux quatre 2D2 prototypes (E.401 et 402, E.501 et 502) et épisodiquement à la 2CC2 E.601, puis plus tard aux 2D2 E.503 à 537 de série. En Espagne, des locomotives à vapeurs 241 très puissantes appartenant à la série n° 4601 à 4610 le prenaient en charge; elles le conservèrent jusqu'aux années 1950. Le tronçon de 106 km entre Irun à Alsasua fut lui aussi électrifié en 1 500 V dès 1927; on y rencontra tout d'abord des locomotives du type 1CC1 n° 7101 à 7125 d'inspiration helvétique, puis des 2CC2 de la série n° 7200, puis après 1930 des n° 7300.

If steam traction had reigned supreme at the head of the various trains of the "Sud-Express" since the beginning, its monopoly began to be undermined from the end of 1926. The Dax - Hendaye section was the first equipped of pointed catenaries through the South from November 1926, while the Paris - Les Aubrais (Vierzon) artery was inaugurated the following December. The 1,500 V equipment went back from Dax to Bordeaux to be operational in June 1927. On the Midi route, the train passed "in the hands" of the 2C2 E.3101 to 3110, while on departure from the capital, this mission fell in theory to the four 2D2 prototypes (E.401 and 402, E.501 and 502) and occasionally to the 2CC2 E.601, then later to the production 2D2 E.503 to 537. In Spain, very powerful 241 steam locomotives belonging to series No. 4601 to 4610 supported it; they kept it until the 1950s. The 106 km section between Irun and Alsasua was also electrified at 1,500 V in 1927; we first encountered locomotives of the type 1CC1 n° 7101 to 7125 of Swiss inspiration, then 2CC2s of the series n° 7200, then after 1930 n° 7300.

Ces nouvelles formes de traction profitèrent tout d'abord, en mai 1927, à la branche portugaise qui vit son heure d'arrivée à Lisbonne avancée à 18 h 46. A l'été 1928, la rame pour la capitale madrilène enregistrait à son tour un temps de parcours réduit de plus d'une heure (durée de neuf heures et quinze minutes entre Irun et Madrid contre dix heures et quarante minutes antérieurement). Le matériel en teck terminait en parallèle sa carrière. Pour le service de l'hiver 1928-1929, les tranches Irun - Madrid et Irun - Lisbonne recevaient toutes deux des voitures-lits métalliques S4 n° 3361 à 3380 spécialement construites pour les voies larges. Les anciennes voitures-restaurant également en teck et servant sur les trajets de Lisbonne à Medina et de Madrid à Hendaye (et vice-versa) étaient conservées jusqu'en 1930. A l'été 1930, le dédouanement des bagages des voyageurs en provenance d'Espagne pouvait s'effectuer au gare de Paris-Orsay grâce à un bureau ouvert tous les jours.

49
En Espagne et Portugal voitures comportant des compartiments à deux places
SUD-EXPRESS
En Espagne et Portugal, voitures comportant des compartiments à une place.
49

Train de luxe quotidien entre PARIS (BIARRITZ-MEDI)

Voitures-Salons Pullman entre Wagon-Salon entre (Porto)

Tableau 313, correspondance avec le Service Wagons-Lits

Service de Bateau entre ALGECIRAS-TANGER — Wagon

Km.	Paris (Quai d'Orsay)	Arr.	Dép.
5	Austerlitz	10	20
124	Les Aubrais	12	14
	Orléans dép. 12 06		
123	Les Aubrais	12	19
203	St-Pierre-des-Corps	13	27
	Tours dép. 13 15		
333	St-Pierre-des-Corps	13	31
336	Poitiers	14	38
449	Angoulême	15	53
508	Bordeaux (St-Jean)	17	32
	Arcachon arr. 19 02		
558	Bordeaux (St-Jean)	17	33
726	Ixoa	19	11
729	Bayonne	19	52
730	La Négresse	20	10
	Biarritz (Ville) arr. 20 33		
736	La Négresse	20	35
803	Biarritz	20	40
809	St-Jean-de-Luz	20	42
820	Hendaye (Heure Europe Occ. été)	20	50
834	Irun (Heure Europe Occ. normale)	20	51
841	San-Sébastien	22	02
866	Zumarraga	23	02
926	Alsasua	23	52
939	Vitoria	24	30
1009	Miranda de Ebro	1 12	19
1022	Burgos	2 43	2 48
1176	Venta de Banos	3 51	3 56
1213	Valladolid	4 23	4 30
1253	Medina del Campo	5 13	—
1355	Medina del Campo	—	5 28
1387	Cantaleja	6 11	6 15
1389	Salamanca	7 14	7 30
1392	Puerto San Esteban	8 52	9 00
1484	Ciudad Rodrigo	9 45	9 47
1493	Villa Fernando	10 38	10 43
1495	Villar Formoso (des et p.)	10 46	11 12
1505	Guarda	12 03	12 08
1507	Gouveia	13 03	13 05
1622	Mangualde	13 23	13 24
1620	Canas	13 45	13 46
1624	Santa Comba	14 07	14 18
1650	Luso-Bussaco	14 36	14 37
1650	Pampilhosa	14 46	—
	Porto, arr. 18 32		
1650	Pampilhosa	—	14 50
1675	Coimbra	15 06	15 07
1784	Entroncamento	16 58	16 59
1807	Lisboa (Rocio)	18 38	—

Arr.	Dép.
20	42
20	51
20	40
22	02
23	02
23	55
24	30
1 12	1 19
2 43	2 48
3 51	3 56
4 23	4 30
5 13	—

Arr.	Dép.
10	20
7 02	8 30
11 30	16 20
9 10	—
—	20 30
21 11	21 12
21 25	21 20
22 45	22 50
0 18	—

Lits quotidiens entre TANGER-CASABLANCA (voir tableau 97).

Trains 740 Midi - 8 P. O.	Arr.	Dép.	Trains 53-10 Midi - 8 P. O.	Arr.	Dép.
Casablanca	—	20 20	Lisboa (Rocio)	—	11 35
Tanger	7 02	8 30	Entroncamento	12 53	12 54
Algéciras	11 30	16 20	Albergaria	13 38	13 44
Madrid (Atocha)	9 10	—	Coimbra	14 20	14 37
Madrid (Norte)	—	20 30	Pampilhosa	14 51	—
Villalba	21 11	21 12	Porto	—	14 57
El Escorial	21 25	21 20	Pampilhosa	—	14 57
Avila	22 45	22 50	Luso-Bussaco	15 08	15 09
Medina del Campo	0 18	—	Santa-Comba	15 37	15 38
			Mangualde	16 28	16 29
			Nanclares	17 51	17 50
			Guarda	18 49	19 04
			Villar Formoso (des et pass.)	19 05	19 16
			Fuentes de Oñoro (des et pass.)	20 01	20 02
			Ciudad Rodrigo	20 29	20 31
			Sauze-Spiritus	21 53	21 52
			Puerto San Esteban	22 14	22 19
			Salamanca	23 58	—
			Medina del Campo	—	23 58

Medina del Campo	Arr.	Dép.
Valladolid	—	0 23
Venta de Banos	1 00	1 05
Burgos	1 39	1 37
Miranda de Ebro	2 43	2 48
Nanclares	4 03	4 13
Vitoria	4 23	4 30
Silvesterra	4 50	4 51
Alsasua	5 15	5 16
Zumarraga	5 29	5 44
Bensin	6 10	6 17
San Sebastian	6 34	6 35
Irun (heure Europe Occ. normale)	7 12	7 15
Hendaye (heure Europe Occ. été)	7 31	7 36
Saint Jean de Luz	8 40	9 10
Guachary	9 24	9 25
La Négresse	9 23	9 24
Biarritz (ville) dép. 9 30	—	—
La Négresse	—	9 53
Bayonne	10 05	10 10
Ixoa	10 44	10 48
Bordeaux	12 22	—
Arcachon dép. 10 25	—	—
Bordeaux	—	12 20
Angoulême	14 04	14 10
Poitiers	15 27	15 31
St-Pierre-des-Corps	16 37	—
Tours	arr. 16 50	—
St-Pierre-des-Corps	—	16 42
Les Aubrais	—	17 57
Orléans	arr. 18 06	—
Les Aubrais	—	18 02
Paris (Austerlitz)	—	18 02
Paris (Quai d'Orsay)	—	18 30

PRIX DES REPAS (vin non compris):

Paris (France) : francs français

1er Déjeuner 7 00

Déjeuner ou Dîner 40 00

Après-midi tea 15 00

En Espagne : pesetas

1er Déjeuner 2 50

Déjeuner ou Dîner 10 00

En Portugal (impôt non compris) : escudos

1er Déjeuner 6 00

Déjeuner ou Dîner 27 00

These new forms of traction first benefited, in May 1927, the Portuguese branch which saw its arrival time in Lisbon brought forward to 6:46 p.m. In the summer of 1928, the train for the Madrid capital in turn recorded a journey time reduced by more than an hour (duration of nine hours and fifteen minutes between Irun and Madrid compared to ten hours and forty minutes previously). At the same time, teak equipment was ending its career. For the winter service of 1928-1929, the Irun - Madrid and Irun - Lisbon sections both received S4 metal sleeping cars nos. 3361 to 3380 specially built for broad gauge. The old dining cars, also made of teak and used on the routes from Lisbon to Medina and from Madrid to Hendaye (and vice versa) were preserved until 1930. In the summer of 1930, customs clearance for the luggage of travellers coming from Spain could be carried out at the Paris-Orsay station thanks to an office open every day.

Le « Sud-Express » dans les années de crise - *The "Sud-Express" in the years of crisis*

Comme tous les autres express de la CIWL, la crise économique débutant brusquement en octobre 1929 marqua durement la fréquentation des voitures du « Sud-Express ». Pour alléger les frais de traction, on assista à des suppressions dans les compositions des rames, rendant vite les effectifs pléthoriques. Une première mesure toucha les trois unités complémentaires n° 2839 à 2841 qui furent transformées, dès 1930, en voitures-restaurant classiques. Le souvenir des années folles s'estompait devant les dures réalités du moment.

Like all other CIWL expresses, the economic crisis beginning suddenly in October 1929 had a hard impact on the use of "Sud-Express" cars. To reduce traction costs, we saw cuts in the composition of the trains, quickly making the workforce excessive. A first measure affected the three additional units nos. 2839 to 2841 which were transformed, from 1930, into classic restaurant cars. The memory of the 'Roaring Twenties' faded in the face of the harsh realities of the moment.

Ayant une marche tendue sur le parcours français, le « Sud-Express » servit à la même époque de banc d'essai pour la Pacific n° 3701 (ex n° 3566) transformée suivant les directives d'André Chapelon. Les engins de la série n° 3702 à 3720 découlant de cette machine furent titularisés dans les roulements en 1932 sur le parcours entre Les Aubrais, Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux-Saint-Jean; leurs effectifs se trouvèrent renforcés par les arrivées, en 1934, des n° 3721 à 3731. Entre la frontière portugaise et Pampilhosa, des unités du type 240 n° 101 à 103 prirent en charge le convoi dès 1930. Grâce à ces améliorations, les temps de parcours entre Paris et Irun s'établissaient à dix heures et vingt-cinq minutes, ceux entre Paris et Madrid étant de vingt et une heures et trente-cinq minutes et enfin ceux entre Paris et Lisbonne s'élevant à trente et une heures et vingt-six minutes.

Having a tense ride on the French route, the "Sud-Express" served at the same time as a test bench for the Pacific n° 3701 (ex n° 3566) transformed following the directives of André Chapelon. The machines of series No. 3702 to 3720 resulting from this machine were established in the journeys in 1932 on the route between Les Aubrais, Saint-Pierre-des-Corps and Bordeaux-Saint-Jean; their numbers were reinforced by the arrivals, in 1934, of Nos. 3721 to 3731. Between the Portuguese border and Pampilhosa, units of type 240, Nos. 101 to 103 took charge of the convoy from 1930. Thanks to these improvements, the travel time between Paris and Irun was ten hours and twenty-five minutes, those between Paris and Madrid being twenty-one hours and thirty-five minutes and finally those between Paris and Lisbon amounting to thirty-one hours and twenty-six minutes.

Sa rentabilité se dégradant fortement en raison de la crise économique et devant le ralentissement concomitant des affaires, on décida, comme partout, d'admettre dans le « Sud-Express » des voyageurs de 2^{ème} classe. Cette modification fut effective le 22 mai 1932 au départ de Paris-Orsay. La composition offrait alors une voiture Pullman de 1^{ère} classe pour Biarritz, un couplage comprenant une voiture Pullman avec cuisine de 2^{ème} classe à trente-huit places et une voiture Pullman de 1^{ère} classe à vingt-quatre places pour Irun. Le parc des Pullman avait donc été renforcé par les arrivées des WP n° 4001 à 4004 Flèche d'Or réaménagées en 2^{ème} classe, les types Côte d'Azur étant tous retirés des compositions jusqu'en 1934. Le « Sud-Express » espagnol accepta lui aussi des voyageurs de 2^{ème} classe à partir du 1^{er} janvier 1933.

As its profitability deteriorated sharply due to the economic crisis and the concomitant slowdown in business, it was decided, as everywhere, to admit 2nd class travellers to the "Sud-Express". This modification was effective on May 22, 1932 from Paris-Orsay. The composition then offered a 1st class Pullman car for Biarritz, a coupling including a 2nd class Pullman car with kitchen with thirty-eight seats and a 1st class Pullman car with twenty-four seats for Irun. The Pullman fleet had therefore been reinforced by the arrivals of WP n° 4001 to 4004 Flèche d'Or refitted in 2nd class, the Côte d'Azur types all being withdrawn from the compositions until 1934. The Spanish "Sud-Express" also accepted 2nd class travellers from January 1, 1933.

En ce qui concerne les types de Pullman, un parc pléthorique d'unités sans affectation avait permis d'affecter à nouveau au « Sud-Express » des modèles Côte d'Azur en 1^{ère} classe et des ex Flèche d'Or déclassées en 2^{ème} classe. A l'hiver 1934-1935, l'inventaire des matériels basés à l'inspection CIWL de Paris-PO comprenait ainsi les cinq WPC n° 4136 à 4140, les cinq WP n° 4152, 4156 à 4159, les quatre WP 2^{ème} classe n° 4016 à 4019 (ex Flèche d'Or). Les voitures métalliques de 1926 étaient alors parties temporairement vers la gérance de Paris-Nord pour d'autres missions, notamment sur la « Flèche d'Or ». Les types de fourgons avaient eux aussi évolué et à partir de 1936, on observait dans les rames six modèles métalliques à quatre portes (F n° 1251 à 1256 ex Nord-Express) en complément de deux anciens véhicules à caisse en bois de teck tôle (F n° 1208, 1210). Comme le « Sud-Express » n'effectuait pas de trajets nocturnes, la CIWL avait réaménagé ces six fourgons F n° 1251 à 1256 en supprimant les deux compartiments avec couchettes pour agrandir l'espace des deux locaux à bagages adjacents.

Concerning the Pullman types, a plethora of unassigned units had made it possible to reassign Côte d'Azur models to the "Sud-Express" in 1st class and ex Flèche d'Or models declassified to 2nd class. . In the winter of 1934-1935, the inventory of equipment based at the CIWL inspection of Paris-PO thus included the five WPC nos. 4136 to 4140, the five WP nos. 4152, 4156 to 4159, the four WP 2nd class n° 4016 to 4019 (formerly Flèche d'Or). The 1926 metal cars then left temporarily for the management of Paris-Nord for other missions, notably on the "Flèche d'Or". The types of vans had also evolved and from 1936, there were six four-door metal models in the trains (F n° 1251 to 1256 ex Nord-Express) in addition to two old vehicles with sheet metal teak bodies. (F n° 1208, 1210). As the "Sud-Express" did not make night trips, the CIWL had refitted these six F vans n° 1251 to 1256 by removing the two compartments with berths to enlarge the space of the two adjacent baggage rooms.

Pour l'été suivant (1935), les unités Sud-Express des origines étaient de retour sur les voies du PO-Midi, puis à nouveau à l'été 1936, l'attribution définitive des Pullman Côte d'Azur n'ayant lieu qu'à partir de l'hiver 1936-1937. La mise sous tension 1 500 V de la section entre Les Aubrais et Saint-Pierre-des-Corps, effectuée le 19 juillet 1933, fut synonyme de légères accélérations sur le parcours français. Ainsi, avec les 2D2 E.503 à 537 aptes à la vitesse de 130 km/h, puis les Pacific Chapelon, le « Sud-Express » proposait à

sa clientèle, pour l'hiver 1935, un départ de Paris-Orsay à 11 h 30 pour Bordeaux (17 h 19) et Irun (20 h 59) ; la poursuite du voyage se faisait depuis cette gare frontière grâce à un départ à 21 h 35 pour les destinations de Madrid Norte (9 h 15) et de Lisbonne (17 h 48). Au retour, la marche restait handicapée par un rebroussement à Biarritz-Ville pour l'adjonction de la voiture directe pour Paris. La rame espagnole se composait toujours de voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe et d'une voiture-restaurant; pour des questions de rentabilité, on avait également adjoint des voitures classiques des deux classes supérieures sur les trajets Irun - Lisbonne et Lisbonne - Hendaye; de plus une tranche de Madrid pour Bilbao était ajoutée au train.

For the following summer (1935), the original Sud-Express units were back on the PO-Midi tracks, then again in the summer of 1936, the definitive allocation of the Pullman Côte d'Azur not having taken place only from the winter of 1936-1937. The 1,500 V switching on of the section between Les Aubrais and Saint-Pierre-des-Corps, carried out on July 19, 1933, was synonymous with slight accelerations on the French route. Thus, with the 2D2 E.503 to 537 capable of a speed of 130 km/h, then the Pacific Chapelon, the "Sud-Express" offered its customers, for the winter of 1935, a departure from Paris-Orsay at 11 h 30 for Bordeaux (5:19 p.m.) and Irun (8:59 p.m.); the continuation of the journey was from this border station with a departure at 9:35 p.m. for the destinations of Madrid Norte (9:15 a.m.) and Lisbon (5:48 p.m.). On the way back, the walk remained handicapped by a turnaround at Biarritz-Ville for the addition of the direct car to Paris. The Spanish train always consisted of 1st class and 2nd class sleeping cars and a dining car; for reasons of profitability, classic cars of the two upper classes were also added to the Irun - Lisbon and Lisbon - Hendaye routes; in addition a section from Madrid to Bilbao was added to the train.

Les vicissitudes des guerres successives de 1936 à 1945

The vicissitudes of successive wars from 1936 to 1945

Le début de la guerre civile en Espagne, le 17 juillet 1936, provoqua un nouveau coup dur pour le train. La fermeture de la frontière entre Hendaye et Irun intervenant dès le 22 juillet, entraînait l'interruption du trafic ferroviaire. Les voyageurs devaient désormais se rendre par leurs propres moyens en Espagne, pour continuer leur trajet à leurs risques et périls. La poursuite de ce conflit n'incitant guère à entreprendre des déplacements hasardeux en direction de la péninsule ibérique, la clientèle intérieure française devint ainsi prépondérante dans le « Sud-Express ». Pour plus de sécurité, les destinations du Portugal étaient alors atteintes par la voie maritime. En 1937, pour attirer de nouveaux utilisateurs et assurer ainsi une rentabilité accrue, des arrêts facultatifs furent même inclus dans la marche du train français. De grande liaison internationale, le « Sud-Express » se transformait doucement en simple relation nationale. Les unités CIWL présentes sur le sol espagnol étaient dirigées vers le Portugal ou bien pouvaient servir à la formation de rames sanitaires jusqu'en 1939. Au 1^{er} janvier 1938, les inventaires en matériels Pullman présents sur la nouvelle Région Sud-Ouest de la SNCF se composaient des voitures:

The start of the civil war in Spain on July 17, 1936 caused another blow to the train. The closure of the border between Hendaye and Irun, which took place on July 22, led to the interruption of rail traffic. Travellers now had to make their own way to Spain, continuing their journey at their own risk. The continuation of this conflict provided little incentive to undertake hazardous journeys towards the Iberian Peninsula, and the French domestic clientele thus became predominant in the "Sud-Express". For greater security, destinations in Portugal were then reached by sea. In 1937, to attract new users and thus ensure increased profitability, optional stops were even included in the operation of the French train. From a major international connection, the "Sud-Express" was slowly transforming into a simple national connection. The CIWL units present on Spanish soil were directed towards Portugal or could be used to train medical

trains until 1939. On January 1, 1938, the Pullman equipment inventories present in the new South-West Region of the SNCF consisted of the cars:

- WPC (cuisine) Côte d'Azur 1^{ère} classe n° 4136 à 4139, quatre unités,
- WP Côte d'Azur 1^{ère} classe n° 4155, 4157 à 4159, quatre unités,
- WP Flèche d'Or 2^{ème} classe n° 4017 à 4019, trois unités ex 1^{ère} classe.

Dans les roulements, la formation des deux rames nécessaires au « Sud-Express » nécessitait alors deux WPC (1^{ère} classe), deux WP (1^{ère} classe) et deux WP (2^{ème} classe), avec une voiture de chaque modèle en réserve et deux autres en atelier (WP et WPC 1^{ère} classe). Les compositions étaient encadrées par des représentants des six fourgons métalliques à bogies n° 1251 à 1256 du modèle Nord-Express (quatre portes sur chaque face latérale).

For these journeys, the formation of the two trains necessary for the "Sud-Express" then required two WPC (1st class), two WP (1st class) and two WP (2nd class), with one car of each model in reserve and two others in the workshop (WP and WPC 1st class). The compositions were framed by representatives of the six metal bogie vans nos. 1251 to 1256 of the Nord-Express model (four doors on each side).

En dépit de ces vicissitudes, le 2 août 1938, les caténaires 1 500 V avaient progressé depuis Saint-Pierre-des-Corps jusqu'à Poitiers et Angoulême. La section Angoulême - Bordeaux étant livrée à l'exploitation dans la foulée le 13 décembre de la même année, le parcours français (863 km) offrait ainsi la particularité d'être entièrement électrifié. La traction du « Sud-Express » devint alors l'apanage des exemplaires de la série 2D2 E.538 à 545 jusqu'à Bordeaux, relayée ensuite par des 2D2 E.4800 du Midi. En 1939, grâce à la fin de ces travaux, la marche fut même accélérée en proposant un temps de parcours d'un peu plus de neuf heures entre Paris-Austerlitz et la frontière espagnole et de cinq heures et vingt-sept minutes sur Paris - Bordeaux. Ses horaires le faisaient quitter la gare de Paris à 11 h 30 pour rallier Bordeaux à 17 h 09 et Hendaye à 20 h 31. Suite aux réorganisations effectuées par la SNCF, le train ne partait désormais plus de la gare de Paris-Orsay, mais de celle de Paris-Austerlitz.

Despite these vicissitudes, on August 2, 1938, the 1,500 V catenaries had progressed from Saint-Pierre-des-Corps to Poitiers and Angoulême. The Angoulême - Bordeaux section being delivered to operation immediately on December 13 of the same year; the French route (863 km) thus offered the particularity of being entirely electrified. Traction of the "Sud-Express" then became the prerogative of examples of the 2D2 E.538 to 545 series as far as Bordeaux, and then relayed by 2D2 E.4800 du Midi. In 1939, thanks to the end of this work, the march was even accelerated by proposing a journey time of just over nine hours between Paris-Austerlitz and the Spanish border and five hours and twenty-seven minutes on Paris - Bordeaux. Its schedule required it to leave Paris station at 11:30 a.m. to reach Bordeaux at 5:09 p.m. and Hendaye at 8:31 p.m. Following reorganizations carried out by the SNCF, the train no longer left from Paris-Orsay station, but of that of Paris-Austerlitz.

Hélas, comme en 1914, le train se retrouva une nouvelle fois victime de la guerre mondiale et ses circulations s'arrêtèrent le 1^{er} septembre 1939. Pour l'hiver 1939-1940, il ne restait alors plus que trois express comportant les trois classes pour la destination d'Hendaye et partant tous de la gare de Paris-Austerlitz, le monumental terminus de Paris-Orsay devenant alors une simple gare de banlieue. Le n° 401 de jour quittant la capitale à 8 h 30, desservait Bordeaux à 16 h 50 et atteignait Hendaye en soirée à 21 h 36. Comportant encore une voiture-restaurant CIWL jusqu'à Bordeaux, il acheminait également des

tranches de voitures directes vers La Rochelle et Tarbes. Cette période troublée fut tout de même marquée en Espagne par le lancement des travaux d'électrification sur le tronçon entre Alsasua et Miranda.

Unfortunately, as in 1914, the train once again found itself a victim of the World War and its circulations stopped on September 1, 1939. For the winter of 1939-1940, there remained only three expresses comprising the three classes for the destination of Hendaye and all leaving from the Paris-Austerlitz station, the monumental Paris-Orsay terminus then becoming a simple suburban station. Daytime No. 401 left the capital at 8:30 a.m., served Bordeaux at 4:50 p.m. and reached Hendaye in the evening at 9:36 p.m. Still including a CIWL dining car to Bordeaux, it also transported sections of direct cars towards La Rochelle and Tarbes. This troubled period was still marked in Spain by the launch of electrification work on the section between Alsasua and Miranda.

La campagne de France stoppa une fois encore les circulations de ce convoi et il fallut attendre l'été 1941 pour une remise en service d'un nouvel Express numéroté 11. Ce train quittant Paris à 11 h 00 arrivait à Irun à 21 h 50 avec un passage à Bordeaux à 17 h 59; il donnait une correspondance sur le « Sud-Express » espagnol rétabli par le régime franquiste. Il comportait une voiture-lits de la compagnie allemande Mitropa offrant des places de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe entre Francfort-sur-le-Main, Paris-Est et Irun, ainsi que des voitures classiques des trois classes sur Berlin - Irun et une voiture-restaurant CIWL Paris - Irun. Des contrôles très stricts étaient effectués par les forces d'occupation nazie lors du passage de la frontière.

The French campaign once again stopped the circulation of this train and it was necessary to wait until the summer of 1941 for a new Express numbered 11 to be put back into service. This train, leaving Paris at 11:00 a.m., arrived in Irun at 9:50 p.m. with a passage to Bordeaux at 5:59 p.m.; he gave correspondence on the Spanish "Sud-Express" re-established by the Franco regime. It included a sleeping car from the German company Mitropa offering 1st class and 2nd class seats between Frankfurt am Main, Paris-Est and Irun, as well as classic cars of the three classes on Berlin - Irun and a CIWL Paris - Irun dining car. Very strict controls were carried out by the Nazi occupation forces when crossing the border.

En Espagne, pays étant resté neutre durant la Seconde Guerre mondiale, le rétablissement des communications ferroviaires avait été malaisé suite aux pénuries des matières premières. Conscience des destructions ayant affectées son parc, la CIWL avait muté dès 1941 un contingent de voitures-lits métalliques du type S1 (n° 2936 à 2939, 2941, 2943, 2945, 2949 à 2960, 2962, 2963 et 2965 à 2967) ; les ateliers d'Irun avaient procédé à l'échange de leurs bogies et leur adaptation à la circulation sur les voies de la nouvelle RENFE créée cette année-là. En complément du « Sud-Express », les chemins de fer portugais et espagnols s'étaient mis d'accord pour lancer une nouvelle relation nocturne entre leurs deux capitales. Baptisé « Lusitania-Express », ce train de luxe commença sa carrière à partir du 20 juillet 1943. Reliant trois fois par semaine Madrid et Lisbonne et transitant via Valencia de Alcantara, Marvao-Beira et Entroncamento, il était proposé les mardis, jeudis et dimanches au départ de Madrid et les lundis, mercredis et vendredis au départ de Lisbonne. Pour la petite histoire, c'était le premier itinéraire emprunté à l'origine par le Sud-Express. Afin d'accélérer sa marche, les opérations de douanes et de police s'effectuaient en cours de voyage à la frontière. Les voitures-lits S4 n° 3361 à 3380 y étaient affectées en priorité; une voiture-restaurant était en service de Madrid à Talavera (RENFE) et entre Torre das Vargens et Lisbonne (CP). La relation hebdomadaire « Sud-Express » comportant une voiture-lits avait été remise en route depuis Madrid jusqu'à Irun; après l'accomplissement de strictes formalités pour le passage de la

frontière, les voyageurs pouvaient emprunter les trains incertains circulant épisodiquement sur le réseau SNCF.

SUD - EXPRESS				MADRID				51			
PARIS — BORDEAUX — BIARRITZ — IRUN — MEDINA DEL CAMPO				LISBOA							
Parcours français				Parcours hispano-portugais							
Kms	Nos des trains	Nos des services	Nature des services	Kms	Nos des trains	Nos des services	Nature des services	Kms	Nos des trains	Nos des services	Nature des services
0	7	35	1.2.c.l. PARIS-IRUN	824	DL L2	21 45	IRUN (H. E. O. été)	9 10			
6		37	1.c.l. PARIS-BIARRITZ	841		22 10	SAN-SEBASTIAN	8 55			
123		653	R. 1.2.c.l. IRUN-LISBOA	857		23 13	ZUMARRAGA	7 45			
126			S. 1.2.c.l. IRUN-MADRID	927		0 00	ALSASUA	7 10			
123			S. 1.2.c.l. IRUN-FUENTES DE ONORO	970		0 55	VITORIA	6 10			
235			Bar. MEDINA-SALAMANCA	1003		1 30	MIRANDA DE EBRO	5 25			
238		5814	(PORTO)-PAMPILHOSA-LISBOA				BILBAO				
235			MEDINA-MADRID				MIRANDA DE EBRO	5 05			
326							BURGOS	3 35			
449							VENTA DE BANOS	1 50			
583							VALLADOLID	1 00			
628							MEDINA DEL CAMPO	0 00			
644							MEDINA DEL CAMPO	23 40			
628							AVILA	22 15			
736							EL ESCORIAL	20 35			
773							VILLALBA	20 08			
786							MADRID (Norte)	19 10			
796							MADRID (Atocha)				
799							ALGECIRAS				
796							TANGER				
803							CASABLANCA				
809							MEDINA DEL CAMPO	23 40			
819							CANTALAPIEDRA	23 06			
820							SALAMANCA	22 10			
824							FUENTES SAN ESTEBAN	21 43			
							CIUDAD RODRIGO	20 35			
							FUENTES DE ONORO (H. E. O. été)	19 37			
							VILAR FORMOSO (H. E. O. été)	18 50			
							GUARDA	18 02			
							PINHEL	18 00			
							VILA FRANCA NAVES	17 41			
							CELORICO BEIRA	16 15			
							GOUEIA	15 59			
							ABRUNHOSA	15 30			
							MANGUALDE	15 13			
							NELAS	14 47			
							CANAS-FELGUEIRA	14 26			
							CARREGAL DO SAL.	14 11			
							SANTA COMBA	13 59			
							LUSO BUSSACO	13 45			
							PAMPILHOSA	13 28			
							COIMBRA B.	12 47			
							ENTRONCAMENTO	12 35			
							LISBOA (Rocio)	12 14			
							CAMPOLIDE	12 00			
							ALCANTARA	11 11			
							ESTORIL	8 40			

Horaires été 1939

In Spain, a country that remained neutral during the Second World War, the reestablishment of rail communications was difficult following shortages of raw materials. Aware of the destruction having affected its fleet, the CIWL had transferred a contingent of metal sleeping cars of the S1 type in 1941 (nos. 2936 to 2939, 2941, 2943, 2945, 2949 to 2960, 2962, 2963 and 2965 to 2967); the Irun workshops had exchanged their bogies and adapted them to traffic on the tracks of the new RENFE created that year. In addition to the "Sud-Express", the Portuguese and Spanish railways had agreed to launch a new night time connection between their two capitals. Named "Lusitania-Express", this luxury train began its career on July 20, 1943. Connecting Madrid and Lisbon three times a week and transiting via Valencia de Alcantara, Marvao-Beira and Entroncamento, it was offered on Tuesdays, Thursdays and Sundays from Madrid and

Mondays, Wednesdays and Fridays from Lisbon. For the record, this was the first route originally taken by the Sud-Express. In order to speed up its progress, customs and police operations were carried out during the journey to the border. S4 sleeping cars nos. 3361 to 3380 were assigned there as a priority; a dining car was in service from Madrid to Talavera (RENFE) and between Torre das Vargens and Lisbon (CP). The weekly "Sud-Express" connection including a sleeping car had been restarted from Madrid to Irun; after completing strict border crossing formalities, travellers could take the uncertain trains running occasionally on the SNCF network.

Annexe sur les matériels CIWL (France)

Hiver 1921-1922 :

- Paris : WR n° 1634, 2425 à 2427,
- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208 à 1211,
- Madrid : Sud-Express espagnol WL n° 2273 à 2278,
- WR n° 993 à 995,
- F n° 1170 à 1172, 1176, 1222,
- Madrid Sud-Express portugais WL n° 2270 à 2272, 2281,
- WR n° 2368 à 2373,

Eté 1922 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443, 2444,
- WR n° 2144, 2425 à 2427,
- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208 à 1211,

Hiver 1922-1923 :

- WR n° 2144, 2425 à 2427,
- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,
- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208 à 1211,

Eté 1923 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678,
- WR n° 1637, 2425 à 2427,
- F n° 1131, 1132, 1208 à 1210,

Hiver 1923-1924 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,
- WR n° 1635, 2425 à 2427,
- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208 à 1211,

Eté 1924 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,
- WR n° 1725 à 1727, 1733,
- F n° 1104, 1131, 1163, 1208, 1210,

Hiver 1924-1925 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,
- WR n° 1725 à 1727, 1733,
- F n° 1104, 1106, 1108, 1131 à 1133, 1163, 1208, 1210, 1211,

Eté 1925 :

- F n° 1131 à 1133, 1163, 1208, 1210, 1211,

Hiver 1925-1926 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 960 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,
- WR n° 1725 à 1727, 1733, 1734,
- F n° 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211,

Eté 1926 :

- WS n° 842, 911, 956, 957, 961 à 965, 1677, 1678, 2443 à 2446,

Hiver 1926-1927 : (jusqu'au 14 novembre 1926)

- WS n° 842, 911, 956, 957, 961 à 965, 1677, 1678,

Hiver 1926-1927 : (à compter du 15 novembre 1926)

- WRS n° 2839 à 2841,
- WP n° 2737 à 2742,
- WPC n° 2743 à 2747,
- WR n° 2427 réserve,
- F n° 1108, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211,

Eté 1927 :

- Paris - Biarritz WPC n° 2743 à 2745, WP n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2746 à 2748, WP n° 2740 à 2742,
Transformées WRS n° 2839 à 2841, WS n° 2443 à 2446,
- F n° 1108, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211,

Hiver 1927-1928 :

- WPC n° 2743 à 2748,
- WP n° 2737 à 2742,
- WRS n° 2839 à 2841,
- WS n° 2443 à 2446, transformées,
- F n° 1108, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211,

Eté 1928 :

- Paris WPC n° 2743 à 2748,
- Paris WRS n° 2839 à 2841,
- Paris WP n° 2737 à 2742,
- Paris WS n° 2443 à 2446,
- Paris F n° 1108, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211.

Hiver 1928-1929

- Paris WRS n° 2839 à 2841,
- Paris WPC n° 2743 à 2748,
- Paris WP n° 2737 à 2742,
- Paris WS n° 2444, 2446,
- Paris F n° 1208, 1108, 1210, 1211, 1131 à 1133.

Eté 1929 :

- Paris WP n° 2737 à 2742,
- Paris WS n° 2444, 2446,
- Paris WPC n° 2743 à 2748, 2839 à 2841,

- Paris F n° 1311, 1131 à 1133, 1208, 1210, 1211.

Hiver 1929-1930 :

- Paris - Irun WPC n° 2839 à 2841, 2743 à 2745, WP n° 2737 à 2742,
- Paris - Biarritz WPC n° 2746 à 2748,
- Hendaye WS n° 2444, 2446,
- Paris F n° 1317 à 1319, 1208, 1210, 1211, 1311.

Eté 1930 :

- Paris - Irun n° WPC 4136 à 4138, WP n° 4154 à 4156,
- Paris - Biarritz WPC n° 2743 à 2745, WP n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2746 à 2748, WP n° 2740 à 2742,
- Paris F n° 1311, 1208, 1210, 1211, 1131, 1132, 1319.

Hiver 1930-1931 :

- Paris - Irun WPC n° 4137, 4138, WP n° 4154, 4155, 4157,
- Paris - Biarritz WPC n° 2743 à 2745, WP n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2746 à 2748, WP n° 2740 à 2742,
- Paris F n° 1075, 1076, 1208, 1210, 1211, 1311.

Eté 1931 :

- Paris - Irun WPC n° 4137 à 4139, WP n° 4154 à 4156,
- Paris - Biarritz WPC n° 2743 à 2745,
- Paris - Irun WP n° 2737 à 2739,
- réserves WPC n° 2746 à 2748, WP n° 2740 à 2742,
- F n° 1073, 1075, 1076, 1208, 1210, 1211,

Hiver 1931-1932 :

- Paris - Biarritz WPC n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2740 à 2742, WP n° 2743 à 2748,

Eté 1932 :

- Paris - Biarritz WPC n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2740 à 2742, WP n° 2743 à 2748,
- WPC n° 4096 à 4098,

Hiver 1932-1933 :

- Paris WPC 2^{ème} classe n° 4001 à 4004,
- Paris - Biarritz WP n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WP n° 2740 à 2742,
- réserve WPC n° 2743 à 2748,
- Paris F n° 1208, 1210, 1211, 1317 à 1319, 1306, 1307.

Eté 1933 :

- Paris - Biarritz WP n° 2737 à 2739,
- Paris - Irun WPC n° 2743 à 2745,
- réserve WP n° 2740 à 2742, WPC n° 2746 à 2748,
- WPC 2^{ème} classe n° 4016 à 4019,

Hiver 1933-1934 :

- WPC n° 4136 à 4141, WP n° 4155 à 4159,
- WPC 2^{ème} classe n° 4016 à 4019,

Eté 1934 :

- Paris WPC n° 2743, 2746, 2748,
- Paris réserve WP n° 2737 à 2739,
- Villeneuve WPC n° 2744, 2745, 2747 garés, WP n° 2740 à 2742 bogies P retirés,
- Paris WPC n° 4139 à 4141 (réserve Bordeaux et Hendaye),
- Paris WPC 2^{ème} classe n° 4004, 4016 à 4019,
- Paris F n° 1306 à 1310, 1208, 1210, 1211.

Hiver 1934-1935 :

- Paris WPC n° 4136 à 4140, WP n° 4152, 4156 à 4159,
- Paris WP 2^{ème} classe n° 4016 à 4019,
- Paris F n° 1306 à 1310, 1208, 1210, 1211.

Eté 1935 :

- Paris WPC n° 2743 à 2747, WP n° 2737 à 2742,
- Paris 2^{ème} classe WPC n° 4004, 4016 à 4019,
- Paris F n° 1208, 1210, 1211, 1306 à 1310.

Hiver 1935-1936 :

- Paris WPC n° 4136 à 4140, WP n° 4152, 4156 à 4159,
- Paris WP 2^{ème} classe n° 4016 à 4019,
- Paris F n° 1208, 1210, 1211, 1306 à 1310.

Eté 1936 :

- Paris WPC n° 2743 à 2747, WP n° 2737 à 2740, 2742,
- Paris WP 2^{ème} classe n° 4016 à 4019,
- Paris F n° 1251 à 1256, 1208, 1210.

Hiver 1936-1937 :

- Paris WPC n° 4136 à 4140, WP n° 4152, 4156 à 4159,
- Paris WP 2^{ème} classe n° 4017 à 4019, 4016 incendiée,
- Paris F n° 1251 à 1256, 1208, 1210.

Eté 1937 :

- Paris WPC n° 4136 à 4139, 4143, WP n° 4152, 4155, 4157 à 4159,
- Paris WPC 2^{ème} classe n° 4003, 4004, WP n° 4017 à 4019,
- Paris F n° 1251 à 1256.

Hiver 1937-1938 :

- Paris WPC n° 4136 à 4139, WP n° 4155, 4157 à 4159,
- Paris WP 2^{ème} classe n° 4017 à 4019,
- F n° 1251 à 1256.

Eté 1938 :

- WPC n° 4135 à 4139, WP n° 4152, 4155, 4157 à 4159,
- WPC 2^{ème} classe n° 4003, 4004, WP n° 4017 à 4019,

Hiver 1938-1939 :

- WPC n° 4135 à 4138, WP n° 4155, 4157 à 4159,
- WP 2^{ème} classe n° 4017 à 4019,

Eté 1939

- Paris WPC 1^{ère} classe n° 4135 à 4139, WP n° 4155 à 4159,
- Paris WPC 2^{ème} classe n° 4003, 4004, WP n° 4017 à 4019,
- F n° 1251 à 1256.

Annexe sur les matériels CIWL (Espagne et Portugal)

Hiver 1922-1923 :

- Sud-Express portugais WL n° 827 à 830, 902, 903, 913, 914,
- Sud-Express portugais WR n° 1706 à 1708,
- Sud-Express espagnol WL n° 1692 à 1694, 2270 à 2274,
- Sud-Express espagnol WR n° 993 à 995,
- Sud-Express F n° 1171, 1172, 1176, 1222,

Hiver 1924-1925 :

- Sud-Express portugais WL n° 827 à 830, 903, 916,
- Sud-Express portugais F n° 1171, 1172, 1176, 1222,
- Sud-Express espagnol WL n° 2270 à 2276,
- Sud-Express Madrid - Hendaye WR n° 993 à 995
- Lisbonne - Medina WR n° 1706, 1936, 1937,

Hiver 1926-1927 :

- Irun - Madrid WL n° 2270 à 2276 (Norte),
- Irun - Lisbonne WL n° 827 à 830, 901 à 903, 915,
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995, 1706,
- Lisbonne - Medina WR n° 1930, 1937, 1939,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222,

Eté 1927 :

- Irun - Lisbonne WL n° 827 à 830, 901 à 903, 915,
- Irun - Madrid WL n° 2270 à 2278 (Norte),
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995,
- Lisbonne - Medina WR n° 1936, 1937, 1939,
- Lisbonne - Porto WS n° 1548, 1549, 1553,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222,

Eté 1928 :

- Irun - Madrid WL n° 2270 à 2275, 1692,
- Irun - Lisbonne WL n° 827 à 830, 901 à 903, 915,
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995, 1706,
- Lisbonne - Médina WR n° 1936, 1937, 1939,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244.

Hiver 1928-1929 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3365,
- Irun - Lisbonne WL n° 3367 à 3373,
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995, 1706,
- Lisbonne - Médina WR n° 1936, 1937, 1939,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244.

Eté 1929 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3368,
- Irun - Lisbonne WL n° 3369 à 3375,
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995,
- Lisbonne - Médina WR n° 1706, 1707,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1929-1930 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3368,
- Irun - Lisbonne WL n° 3369 à 3375,
- Madrid - Hendaye WR n° 993, 995,
- Lisbonne - Médina WR n° 1706, 1707,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1930 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3368,
- Irun - Lisbonne WL n° 3369 à 3375,
- Madrid - Hendaye WR 42 places n° 3562 à 3564,
- Lisbonne - Médina WR 36 places n° 3565, 3566,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1930-1931 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3368,
- Irun - Lisbonne WL n° 3369 à 3375,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1931 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3365, 3367 à 3371,
- Irun - Lisbonne WL n° 3372, 3374, 3376 à 3380,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 1939, 1940,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1931-1932 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3370,
- Irun - Lisbonne WL n° 3371 à 3378,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1932 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361, 3362,
- Irun - Madrid WL n° 3366 à 3369,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370 à 3380,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 1939, 1940, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1932-1933 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361, 3362,
- Irun - Madrid WL n° 3366 à 3369,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370 à 3380,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 3563, 1939, 1940,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1933 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361, 3362,
- Irun - Madrid WL n° 3366 à 3369,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370 à 3380,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 1940, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1933-1934 :

- Madrid - Bilbao supprimé et reporté sur convoi n° 1-2 WL n° 3361, 3362,
- Irun - Madrid WL n° 3366 à 3369,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370 à 3380,
- Madrid - Medina - Hendaye WR n° 3564 à 3566,
- Lisbonne - Médina WR n° 1940, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1934 :

- Irun - Madrid WL n° 3361 à 3367,
- Irun - Lisbonne WL n° 3368 à 3375, 3378 à 3380,
- Madrid - Hendaye WR n° 3564, 3565, 3567,
- Lisbonne - Médina WR n° 1941, 3563, 3566,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1934-1935 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3363, 3367,
- Irun - Madrid WL n° 3361, 3362, 3364 à 3366,
- Irun - Lisbonne WL n° 3368 à 3372, 3374, 3375, 3378 à 3380,
- Madrid - Médina WR n° 3564, 3565,
- Alsasua - Irun WR n° 3567,
- Lisbonne - Médina WR n° 1941, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1935 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361 à 3363,
- Irun - Madrid WL n° 3364 à 3368, 3380,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370, 3371, 3373 à 3379,
- Madrid - Médina WR n° 3564, 3565,
- Miranda - Irun WR n° 3567,
- Lisbonne - Vila Formoso WR n° 1941, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Hiver 1935-1936 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361, 3362, 846, 848, 902,
- Irun - Madrid WL n° 3363 à 3374,
- Irun - Lisbonne WL n° 3375 à 3377,
- Madrid - Médina WR n° 3564, 3565,
- Miranda - Irun WR n° 3567,
- Lisbonne - Vila Formoso WR n° 1941, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

Eté 1936 :

- Madrid - Bilbao WL n° 3361 à 3363,
- Irun - Madrid WL n° 3364 à 3369,
- Irun - Lisbonne WL n° 3370 à 3374,
- Madrid - Médina WR n° 2146, 2150,
- Miranda - Irun WR n° 3569,
- Lisbonne - Vila Formoso WR n° 3157, 3562, 3563,
- Irun - Lisbonne F n° 1171, 1172, 1176, 1222, 1244, 1304.

El “Sud-Express” en los locos años veinte (1921-1939)

de Jean-Marc Dupuy - Traducción al español

Terminada la guerra y firmada la Paz de Versalles, no fue hasta el 29 de octubre de 1921 que se reanudaron los servicios diarios del “Sud-Express” entre las tres capitales. Después de una revisión, el equipamiento de antes de la guerra, incluidos un total de dieciséis vagones salón con carrocería de madera de teca, se reutilizó en la ruta francesa (tres trenes de cuatro vagones en rotación). Entre Saint-Pierre-des-Corps y Burdeos, el PO confió su tracción a la nueva serie Pacific n°. 3691 a 3640 (4-231 D) entregados recientemente por fabricantes americanos.

**Train rapide de luxe « Sud-Express »
entre Paris,
Bordeaux, Biarritz-Ville et la frontière d'Espagne**

Le train rapide de luxe quotidien « Sud-Express », composé exclusivement de voitures de la Compagnie des wagons-lits, prend des voyageurs tant à l'aller qu'au retour, sur tout le trajet, pour toutes les gares où il s'arrête ; il est accessible aux voyageurs de 1^{re} classe moyennant un supplément fixé sur le Réseau d'Orléans à 12 fr. 15 jusqu'à 250 kilomètres et 24 fr. 25 au-dessus de 250 kilomètres ; sur le Réseau du Midi ce supplément est fixé à 12 fr. 15.

Aller :

Paris-Quai d'Orsay dép. 10 h. 20. — Orléans arr. 12 h. 16. — Tours arr. 13 h. 48. — Poitiers arr. 14 h. 58. — Angoulême arr. 16 h. 32. — Bordeaux-Saint-Jean arr. 18 h. 25. — Biarritz-Ville arr. 22 h. 8. — Irun (frontière) arr. 22 h. 52.

Retour :

Hendaye (frontière) dép. 10 h. 14. — Biarritz-Ville dép. 10 h. 33. — Bordeaux-Saint-Jean dép. 14 h. 24. — Angoulême dép. 16 h. 15. — Poitiers dép. 17 h. 50. — Tours dép. 19 h. — Orléans dép. 20 h. 33. — Paris-Quai d'Orsay arr. 22 h. 30.

Il est rappelé que ce train continue chaque jour sur Madrid et trois fois par semaine sur Lisbonne. Un service de wagons-lits circulant deux fois par semaine dans chaque sens entre Madrid et Algésiras assure les relations les plus rapides sur le Maroc.

Le Figaro novembre 1921 (Gallica BNF)

Para tener en cuenta los proyectos de reparación de vías, su calendario de antes de la guerra se había relajado, lo que llevó a un tiempo de viaje de doce horas y ocho minutos para Hendaya, frente a las diez horas y treinta y nueve minutos del verano de 1914. La estación salió luego a las 10.20 horas hacia Irún, ciudad a la que llegó por la tarde a las 22.52 horas. El tren español abandonó la frontera a las 23.20 horas para llegar a la estación de Madrid Norte (24.00 horas), llegando el ramal lusitano a Lisboa a las 21:15

El tren de París siempre ofreció vagones salón tanto para Irún como para Biarritz y su formación se complementó con un vagón restaurante que cubría todo el recorrido, así como con los furgones reglamentarios. Los coches cama continuaron circulando por las dos capitales de la

Península Ibérica. En Lisboa volvieron a ser posibles las conexiones por barco, en particular con las del servicio "Maroc-Express" que une Burdeos con Casablanca. La sucursal de Lisboa, al principio trisemanal y luego diaria a partir del 15 de febrero de 1922, se llamó primero "Sud-Atlantique-Express" y la diaria de Madrid pasó a ser "Sud-Maroc-Express"; También había una conexión semanal desde Madrid Atocha hacia Algeciras.

Verano 1922

Como las obras de infraestructura estaban muy avanzadas, fue posible acelerar significativamente el funcionamiento del tren el 1 de agosto de 1922. Si la hora de salida en París-Orsay se mantuvo fija en las 10:20 horas, el paso a Burdeos se realizó a las 6:00: 19.00 horas para llegar a Irún a las 22.41 horas. El tren español salió de esta ciudad a las 22.20 horas, horario local de verano (sesenta minutos de diferencia con Francia), para llegar a Madrid Norte a las 11.00 horas y a Lisboa a las 9.00 horas. La hora de regreso fue las 11:35 horas de Lisboa, las 21:00 horas de Madrid Norte y las 9:39 horas de llegada a Irún, horario local de verano. La salida del tren francés se fijó entonces a las 11:19 para servir a Burdeos (15:14 - 15:24) y conectar París a las 23:30. Luego se añadió, los lunes y miércoles, un servicio nocturno de conexión. que une Madrid Atocha con Gibraltar vía Algeciras para regresar los miércoles y viernes.

SUD-EXPRESS

Train de luxe-quotidien entre PARIS, MADRID et LISBONNE
Wagons-salon entre PARIS et BIARRITZ et entre PARIS et IRUN et vice versa.
Wagons-lits entre IRUN, MADRID et LISBONNE et vice versa. - Wagon-restaurant entre PARIS et IRUN

ET PYRÉNÉES-CÔTE D'ARGENT

Train rapide de luxe exclusivement composé de wagons-lits entre BOULOGNE, PARIS, BORDEAUX, BIARRITZ, HENDAYE, PAU, Lourdes, CAUTERETS et LUZ-SAINT-SAUVEUR.

9 15	...	dep.	LONDRES.....	arr.	22 45
13 27	...	dep.	BOULOGNE-MARITIME.....	arr.	48 52
16 35	...	dep.	PARIS-NORD.....	arr.	45 45
18 12	...	dep.	PARIS-QUAI D'ORSAY.....	arr.	11 10
20 15	...	dep.	PARIS-AUSTERLITZ.....	arr.	10 50
20 26	...	dep.	LES AUBRAIS-ORLÉANS.....	arr.	9 33
21 59	...	dep.	ORLÉANS.....	arr.	9 27
22 11	...	dep.	LES AUBRAIS-ORLÉANS.....	arr.	9 13
23 23	...	dep.	ST-PIERRE-DES-CORPS.....	arr.	8 45
23 35	...	dep.	TOURS.....	arr.	8 38
23 46	...	dep.	ST-PIERRE-DES-CORPS.....	arr.	8 31
24 10	...	dep.	POITIERS.....	arr.	8 27
24 15	...	dep.	ANGOULÊME.....	arr.	8 22
24 18	...	dep.	BORDEAUX-ST-JEAN.....	arr.	8 18
24 20	...	dep.	DAX.....	arr.	8 13
24 22	...	dep.	PAU.....	arr.	8 9
24 24	...	dep.	LOURDES.....	arr.	8 5
24 26	...	dep.	PIERRETTES (9).....	arr.	8 0
24 28	...	dep.	CAUTERETS (9).....	arr.	7 55
24 30	...	dep.	LUZ-SAINT-SAUVEUR (9).....	arr.	7 50
24 32	...	dep.	BAYONNE.....	arr.	7 45
24 34	...	dep.	BIARRITZ-VILLE.....	arr.	7 40
24 36	...	dep.	ST-JEAN-DE-LUZ.....	arr.	7 35
24 38	...	dep.	HENDAYE.....	arr.	7 30
24 40	...	dep.	IRUN.....	arr.	7 25
24 42	...	dep.	ST-SEBASTIEN.....	arr.	7 20
24 44	...	dep.	MÉDINA-DEL-CAMPO.....	arr.	7 15
24 46	...	dep.	MADRID-NORD.....	arr.	7 10
24 48	...	dep.	MÉDINA-DEL-CAMPO.....	arr.	7 5
24 50	...	dep.	SALAMANQUE.....	arr.	0
24 52	...	dep.	(FUENTES-DE-ONORO)	arr.	0
24 54	...	dep.	VILLAR-FORMOSO.....	arr.	0
24 56	...	dep.	PAMPILHOSA.....	arr.	0
24 58	...	dep.	LISBONNE.....	arr.	0

Service rapide bi-hebdomadaire de luxe entre L'ANDALOUSIE, ALGÉSIRES ET GIBRALTAR

Voir ci-dessus l'horaire détaillé entre PARIS-QUAI D'ORSAY et MADRID-NORD

Lundi et Mercredi.	6	arr.	MADRID-ATOCHA.....	arr.	14 30
Mardi et jeudi.	14	arr.	CORDOUE.....	arr.	19 55
	14	arr.	BORDELLAS.....	arr.	15 5
	14	arr.	ALGÉSIRES (port).....	arr.	14 50
	14	arr.	ALGÉSIRES (bateau).....	arr.	14 50
	14	arr.	GIBRALTAR.....	arr.	14 30

De ou pour PARIS-QUAI D'ORSAY

De ou pour	Sud-Express	Pyrenées-Côte d'Argent
	Wagon-salons	Wagon-lits
		Concetta
BORDEAUX.....	24 25	26 30
PAU.....	36 40	38 45
BAYONNE.....	36 40	38 45
BIARRITZ.....	36 40	38 45
ST-JEAN-DE-LUZ.....	36 40	38 45
HENDAYE.....	36 40	38 45
IRUN.....	36 40	38 45
PAU.....	36 40	38 45
LOURDES.....	36 40	38 45
PIERRETTES.....	36 40	38 45

Notes:
 (1) Heure française d'été.
 (2) Heure espagnole.
 (3) Jusqu'au 21 septembre.
 Nota. — L'heure française d'été avance d'une heure sur l'heure espagnole et portugaise.
 Les trains Sud-Express et Pyrenées-Côte d'Argent, dont le nombre de places est limité, ne prennent que les voyageurs qui, en outre du billet de 1^{re} classe, ont payé un supplément perçu par la Compagnie des Wagons-Lits.
 Le Pyrenées-Côte d'Argent est principalement affecté aux relations avec la Côte Basque et les Pyrénées, l'Espagne et le Portugal. — En raison de sa composition limitée, les voyageurs n'y sont admis que dans la mesure des places disponibles.
 A l'aller, ce train ne prend de voyageurs entre Paris et Bordeaux que pour les stations situées au delà de Bordeaux sur le réseau du Midi.
 Au retour, il ne reçoit que les voyageurs en provenance du réseau du Midi et de Bordeaux à destination de Tours et de ses au delà.
 Toutefois, les trains Sud-Express et Pyrenées-Côte d'Argent peuvent, dans la limite des places disponibles, prendre des voyageurs à et pour tous leurs points d'arrêt.
 — PAIX DES SUPPLÉMENTS —
 à payer par place sur d'un billet de 1^{re} cl. pour les principaux points ci-après :

Ante las quejas de los viajeros internacionales que ya no entendían el largo desvío impuesto por el servicio a Biarritz-Ville, este desvío se canceló el 5 de octubre de 1922. El vagón directo a esta estación se separó entonces del tren a Biarritz-la-Négresse para ser transportado solo hasta su destino.

Durante el servicio de invierno de 1922-1923, los dos trenes necesarios para el "Sud-Express" movilizaron a casi toda la plantilla de los vagones salón CIWL (16 unidades de 19): WS n° 842, 911, 956, 957, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 1677, 1678, 2443, 2444, 2445 y 2446 (disponibles en 3 WS n.º 912, 1551 y 1552). El servicio de catering estuvo a cargo de WR núms. 2144, 2425 a 2427. Las dos composiciones incluían seis vagones salón, un vagón restaurante y dos furgonetas en los extremos (F núms. 1131, 1132, 1133, 1163, 1208, 1209, 1210 y 1211). En la misma fecha del servicio invernal de 1922-1923, la flota española estaba formada por los siguientes vehículos:- Portuguese Sud-Express WL n° 827 to 830, 902, 903, 913 and 914,

- Sud-Express portugais WL n° 827 à 830, 902, 903, 913 et 914,
- Sud-Express portugais Lisbonne - Medina WR n° 1706 à 1708,
- Sud-Express espagnol WL n° 1692 à 1694 et 2270 à 2274,
- Sud-Express espagnol WR n° 993 à 995,
- Sud-Express F n° 1171, 1172, 1176 et 1222.

Se registraron entonces algunas mejoras en los horarios, especialmente para el destino Lisboa. Así, la implantación del servicio en el verano de 1923 supuso una ligera aceleración, llegando a esta ciudad dos días más tarde, a las 19.20 horas, para una salida desde París-Orsay tan sólo cinco minutos (10.15 horas frente a 10.00 horas). :20 horas).

El 21 de julio de 1924, en los ferrocarriles españoles, el “Sud-Express” procedente de Hendaya descarriló cerca de la localidad de Tolosa. Este accidente se produjo por un deslizamiento de tierra provocado por las fuertes lluvias que se registraron en la región durante varios días. Tres de los vagones del tren, incluido el vagón restaurante, volcaron y hubo tres pasajeros heridos, así como otras siete personas entre el personal de CIWL y de la Compañía Norte.

La llegada de los Pullman Salon-Cars en 1926

El año 1926 estuvo marcado principalmente por la puesta en servicio de nuevos equipos metálicos a partir del 15 de noviembre. Los salones originales, aunque renovados después de 1918, habían sido admirados a principios de siglo, pero habían envejecido mal. Fueron criticados por su balanceo y por el aspecto bastante severo de su interior. Palidecen en comparación con los nuevos coches cama azules que circulan por el rival nocturno “Pyrénées-Côte-d’Argent-Express”.

El año 1926 estuvo marcado principalmente por la puesta en servicio de nuevos equipos metálicos a partir del 15 de noviembre. Los salones originales, aunque renovados después de 1918, habían sido admirados a principios de siglo, pero habían envejecido mal. Fueron criticados por su balanceo y por el aspecto bastante severo de su interior. Palidecen en comparación con los nuevos coches cama azules que circulan por el rival nocturno “Pyrénées-Côte-d’Argent-Express”.

Para los viajeros que no deseen comer en sus asientos, la CIWL también encargó tres unidades equipadas con catering clásico. Inicialmente designado como vagón salón y restaurante (WSR), esta serie denominada complementaria y con los números 2839 a 2841 también fue construida por Dyle y Bacalan en La Rochelle (entre el 21 de julio y el 14 de septiembre de 1926). Se equipó con una sala de restaurante de veinticuatro asientos y un salón de ocho asientos, y luego estos vagones se modificaron para adoptar un diseño de salón de veinte asientos. Aún no había ninguna furgoneta de construcción metálica disponible; La CIWL había reservado una dotación de siete unidades que llevaban la librea marrón de los demás coches (F n° 1106, 1131 a 1133, 1208, 1210, 1211).

Gracias a estos nuevos vagones salón Pullman que sustituyeron a los envejecidos muebles de teca barnizada, el “Sud-Express” volvió al esplendor de antes de la guerra: no más asientos fijos en el interior, sino sillones mullidos con inclinación variable.

La inauguración, que tuvo lugar entre el viernes 28 y el domingo 30 de agosto, ofreció naturalmente un programa muy intenso para los invitados privilegiados de la CIWL. Llevando a los funcionarios, el primer tren en colores marrón y amarillo se formó con la camioneta No. 1208, los cuatro vagones salón Pullman Nos. 2737, 2743, 2738 y 2744, el vagón salón Pullman con cocina n° 2839 y la furgoneta n° 1133. Incluso llegó a la estación de Biarritz a las 20.55 horas casi quince minutos antes de lo previsto y esta información ocupó la portada del periódico. periódico Le Petit Parisien del 30 de agosto “El tren “marrón” ha llegado con antelación”.

Como es habitual, un banquete ofrecido por la ciudad de Biarritz marcó estas festividades. Entre las personalidades destacamos el Sr. Despret, presidente de la CIWL, así como el alcalde Sr. Garat y el Sr. Tessier, presidente de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Hasta 1930, la reserva estuvo a cargo de los antiguos vagones salón de teca WS n° 2443 a 2446; Durante las puntas de tráfico, siempre anotamos su incorporación a razón de una unidad por sentido, quedando las otras dos en reserva en París y Hendaya.

Los antiguos coches salón fueron trasladados a España, y los WS n° 2443 y 2445 partieron hacia Madrid en el invierno de 1928-1929 (para su asignación al "Barcelona-Express" a Cerbère). A pesar del aumento de las cargas remolcadas inducido por los equipos metálicos, los horarios (París-Orsay 10:00 horas, Burdeos 17:27 horas y Hendaya 21:05 horas) siguen siendo casi idénticos.

SUD-EXPRESS		Train de luxe quotidien entre PARIS, MADRID et LISBONNE	
ET PYRÉNÉES - CÔTE D'ARGENT		Train de luxe quotidien entre PARIS, BORDEAUX BIARRITZ, IRUN PAU, LOURDES, PIERREFITTE ou TARDES avec correspondance sur l'ESPAGNE	
13	10 30	10 11	19 15
14	10 30	10 11	19 30
15	10 30	10 11	19 30
16	10 30	10 11	19 30
17	10 30	10 11	19 30
18	10 30	10 11	19 30
19	10 30	10 11	19 30
20	10 30	10 11	19 30
21	10 30	10 11	19 30
22	10 30	10 11	19 30
23	10 30	10 11	19 30
24	10 30	10 11	19 30
25	10 30	10 11	19 30
26	10 30	10 11	19 30
27	10 30	10 11	19 30
28	10 30	10 11	19 30
29	10 30	10 11	19 30
30	10 30	10 11	19 30
31	10 30	10 11	19 30
32	10 30	10 11	19 30
33	10 30	10 11	19 30
34	10 30	10 11	19 30
35	10 30	10 11	19 30
36	10 30	10 11	19 30
37	10 30	10 11	19 30
38	10 30	10 11	19 30
39	10 30	10 11	19 30
40	10 30	10 11	19 30
41	10 30	10 11	19 30
42	10 30	10 11	19 30
43	10 30	10 11	19 30
44	10 30	10 11	19 30
45	10 30	10 11	19 30
46	10 30	10 11	19 30
47	10 30	10 11	19 30
48	10 30	10 11	19 30
49	10 30	10 11	19 30
50	10 30	10 11	19 30
51	10 30	10 11	19 30
52	10 30	10 11	19 30
53	10 30	10 11	19 30
54	10 30	10 11	19 30
55	10 30	10 11	19 30
56	10 30	10 11	19 30
57	10 30	10 11	19 30
58	10 30	10 11	19 30
59	10 30	10 11	19 30
60	10 30	10 11	19 30
61	10 30	10 11	19 30
62	10 30	10 11	19 30
63	10 30	10 11	19 30
64	10 30	10 11	19 30
65	10 30	10 11	19 30
66	10 30	10 11	19 30
67	10 30	10 11	19 30
68	10 30	10 11	19 30
69	10 30	10 11	19 30
70	10 30	10 11	19 30
71	10 30	10 11	19 30
72	10 30	10 11	19 30
73	10 30	10 11	19 30
74	10 30	10 11	19 30
75	10 30	10 11	19 30
76	10 30	10 11	19 30
77	10 30	10 11	19 30
78	10 30	10 11	19 30
79	10 30	10 11	19 30
80	10 30	10 11	19 30
81	10 30	10 11	19 30
82	10 30	10 11	19 30
83	10 30	10 11	19 30
84	10 30	10 11	19 30
85	10 30	10 11	19 30
86	10 30	10 11	19 30
87	10 30	10 11	19 30
88	10 30	10 11	19 30
89	10 30	10 11	19 30
90	10 30	10 11	19 30
91	10 30	10 11	19 30
92	10 30	10 11	19 30
93	10 30	10 11	19 30
94	10 30	10 11	19 30
95	10 30	10 11	19 30
96	10 30	10 11	19 30
97	10 30	10 11	19 30
98	10 30	10 11	19 30
99	10 30	10 11	19 30
100	10 30	10 11	19 30

Mayo de 1927

En servicio en el verano de 1928 a partir del 15 de mayo, el "Sud-Express" ganó casi veinticinco minutos en su viaje entre Hendaya y París-Orsay. El invierno siguiente, la CIWL aumentó su oferta de equipamiento Pullman. Los dos rápidos nocturnos n° 15 y 16 (París-Orsay - Burdeos y viceversa) ofrecían este tipo de equipamiento tanto en 1ª como en 2ª clase.

Durante el invierno de 1929-1930, la decisión de repintar los vagones asignados al "Sud-Express", por lo que el abandono de la librea original marrón y crema y la transición al azul y crema unificados, propició llegadas temporales al PO y el sur de los coches Pullman de la Costa Azul tipo n° 4139, 4140, 4155 a 4157, luego, el verano siguiente, de los WPC n° 4136 a 4138, WP 4154 a 4156 utilizados en París-Irun. Hasta mayo de 1930, los dos vagones salón WS estuvieron reservados en Hendaya.

Si la tracción a vapor había reinado desde el principio en la cabecera de los distintos trenes del "Sud-Express", su monopolio empezó a verse socavado a partir de finales de 1926. El tramo Dax - Hendaya fue el primero equipado con catenarias puntiagudas a través del Sur a partir de noviembre de 1926, mientras que en diciembre siguiente se inauguró la arteria París-Les Aubrais (Vierzon). El equipo de 1.500 V regresó de Dax a Burdeos para estar operativo en junio de 1927. En la ruta Midi, el tren pasó "en manos" del 2C2 E.3101 al 3110, mientras que a la salida de la capital, esta misión recayó en teoría a los cuatro prototipos 2D2 (E.401 y 402, E.501 y 502) y ocasionalmente a la 2CC2 E.601, luego a las 2D2 de producción E.503 a 537. En España, 241 locomotoras de vapor muy potentes pertenecientes a las series No. 4601 a 4610 lo respaldaron; lo mantuvieron hasta la década de 1950. El tramo de 106 km entre Irún y Alsasua también fue electrificado a 1.500 V en 1927; Primeramente encontramos locomotoras del tipo 1CC1 n° 7101 a 7125 en inspiración suiza, luego 2CC2 de la serie n° 7200 y después de 1930 n° 7300.

Estas nuevas formas de tracción se beneficiaron por primera vez, en mayo de 1927, del ramal portugués que vio adelantada su hora de llegada a Lisboa a las 18.46 horas. En el verano de 1928, el tren hacia la

capital madrileña registró a su vez un tiempo de viaje reducido en más de 10 minutos. de una hora (duración de nueve horas y quince minutos entre Irún y Madrid frente a las diez horas y cuarenta minutos anteriores). Al mismo tiempo, los equipos de teca estaban poniendo fin a su carrera. Para el servicio de invierno de 1928-1929, los tramos Irún - Madrid e Irún - Lisboa recibieron vagones cama metálicos S4 núms. 3361 a 3380 construidos especialmente para vía ancha. Los antiguos vagones comedor, también de teca y utilizados en las rutas de Lisboa a Medina y de Madrid a Hendaya (y viceversa), se conservaron hasta 1930.

En el verano de 1930, el despacho de aduana de los equipajes de los viajeros procedentes de España podía realizarse en la estación de París-Orsay gracias a una oficina abierta todos los días.

49		En Espagne et Portugal voitures comportant des compartiments à une place		SUD-EXPRESS		En Espagne et Portugal, voitures comportant des compartiments à une place.		49																																																																																																																																																																															
Train de luxe quotidien entre PARIS (BIARRITZ -MEDI					NA DEL CAMPO } MADRID, Algéciras-Tanger-Casablanca) LISBOA																																																																																																																																																																																		
Voitures-Salons Pullman entre Wagon-Salon entre (Porto)					PARIS-BIARRITZ et PARIS-IRUN PAMPILHOSA-LISBOA																																																																																																																																																																																		
Tableau 313, correspondance avec le Service Wagons-Lits					MADRID-BAEZA } GRANADA BOBADILLA } MALAGA ALGECIRAS (Le Maroc)																																																																																																																																																																																		
Service de Bateaux entre ALGECIRAS-TANGER — Wagon-					Lits quotidien entre TANGER-CASABLANCA (voir tableau 97).																																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <tr><th colspan="3">Paris 7 PO-11 Midi-8:58</th></tr> <tr><td>Km.</td><td>Paris (Quai d'Orsay)</td><td>Arr. Dép.</td></tr> <tr><td>5</td><td>— Austerlitz</td><td>— 10 50</td></tr> <tr><td>124</td><td>Les Aubrais</td><td>12 14 —</td></tr> <tr><td colspan="3">Orléans dép. 12 06</td></tr> <tr><td>128</td><td>Les Aubrais</td><td>— 12 19</td></tr> <tr><td>233</td><td>St-Pierre-des-Corps</td><td>13 27 —</td></tr> <tr><td colspan="3">Tours dép. 13 15</td></tr> <tr><td>233</td><td>St-Pierre-des-Corps</td><td>— 13 31</td></tr> <tr><td>336</td><td>Poitiers</td><td>14 39 14 44</td></tr> <tr><td>449</td><td>Angoulême</td><td>15 58 16 02</td></tr> <tr><td>588</td><td>Bordeaux (St-Jean)</td><td>17 38 —</td></tr> <tr><td colspan="3">Arvachon arr. 19 02</td></tr> <tr><td>588</td><td>Bordeaux (St-Jean)</td><td>— 17 39</td></tr> <tr><td>739</td><td>Dax</td><td>19 11 19 14</td></tr> <tr><td>769</td><td>Bayonne</td><td>19 52 19 19</td></tr> <tr><td>769</td><td>La Nègresse</td><td>20 10 —</td></tr> <tr><td colspan="3">Biarritz (Ville) arr. 20 33</td></tr> <tr><td>796</td><td>La Nègresse</td><td>— 20 25</td></tr> <tr><td>803</td><td>Guéthary</td><td>— —</td></tr> <tr><td>809</td><td>St-Jean-de-Luz</td><td>20 40 20 42</td></tr> <tr><td>820</td><td>Hendaya (Heure Europe Occ. été)</td><td>20 50 21 01</td></tr> <tr><td>824</td><td>Irún (Heure Europe Occ. normale)</td><td>20 10 21 40</td></tr> <tr><td>841</td><td>San-Sebastián</td><td>22 04 22 03</td></tr> <tr><td>869</td><td>Zamarraga</td><td>23 04 23 13</td></tr> <tr><td>926</td><td>Alsasua</td><td>23 54 23 55</td></tr> <tr><td>969</td><td>Vitoria</td><td>0 39 0 39</td></tr> <tr><td>1009</td><td>Miranda de Ebro</td><td>1 12 1 10</td></tr> <tr><td>1028</td><td>Burgos</td><td>2 43 2 48</td></tr> <tr><td>1176</td><td>Venta de Banos</td><td>3 51 3 55</td></tr> <tr><td>1213</td><td>Valladolid</td><td>4 29 4 36</td></tr> <tr><td>1255</td><td>Medina del Campo</td><td>5 13 —</td></tr> </table>					Paris 7 PO-11 Midi-8:58			Km.	Paris (Quai d'Orsay)	Arr. Dép.	5	— Austerlitz	— 10 50	124	Les Aubrais	12 14 —	Orléans dép. 12 06			128	Les Aubrais	— 12 19	233	St-Pierre-des-Corps	13 27 —	Tours dép. 13 15			233	St-Pierre-des-Corps	— 13 31	336	Poitiers	14 39 14 44	449	Angoulême	15 58 16 02	588	Bordeaux (St-Jean)	17 38 —	Arvachon arr. 19 02			588	Bordeaux (St-Jean)	— 17 39	739	Dax	19 11 19 14	769	Bayonne	19 52 19 19	769	La Nègresse	20 10 —	Biarritz (Ville) arr. 20 33			796	La Nègresse	— 20 25	803	Guéthary	— —	809	St-Jean-de-Luz	20 40 20 42	820	Hendaya (Heure Europe Occ. été)	20 50 21 01	824	Irún (Heure Europe Occ. normale)	20 10 21 40	841	San-Sebastián	22 04 22 03	869	Zamarraga	23 04 23 13	926	Alsasua	23 54 23 55	969	Vitoria	0 39 0 39	1009	Miranda de Ebro	1 12 1 10	1028	Burgos	2 43 2 48	1176	Venta de Banos	3 51 3 55	1213	Valladolid	4 29 4 36	1255	Medina del Campo	5 13 —	<table border="1"> <tr><th colspan="3">Trains 740 Midi - 8 P. O.</th></tr> <tr><td>Arr.</td><td>Dép.</td><td></td></tr> <tr><td>Casablanca</td><td>—</td><td>20 20</td></tr> <tr><td>Tanger</td><td>7 02</td><td>8 30</td></tr> <tr><td>Algéciras</td><td>11 30</td><td>16 20</td></tr> <tr><td>Madrid (Atocha)</td><td>9 10</td><td>—</td></tr> <tr><td colspan="3">Trains 53-10 Midi - 8 P. O.</td></tr> <tr><td>Arr.</td><td>Dép.</td><td></td></tr> <tr><td>Lisboa (Rocio)</td><td>—</td><td>11 53</td></tr> <tr><td>Entroncamento</td><td>12 53</td><td>12 54</td></tr> <tr><td>Albergaria</td><td>13 39</td><td>13 44</td></tr> <tr><td>Coimbra</td><td>14 30</td><td>14 37</td></tr> <tr><td>Pampilhosa</td><td>14 51</td><td>—</td></tr> <tr><td colspan="3">Porto</td></tr> <tr><td>Pampilhosa</td><td>—</td><td>14 57</td></tr> <tr><td>Jato-Bussaco</td><td>15 08</td><td>15 09</td></tr> <tr><td>Santa-Comba</td><td>15 37</td><td>15 38</td></tr> <tr><td>Mangualde</td><td>16 28</td><td>16 29</td></tr> <tr><td>Guarda</td><td>17 51</td><td>17 52</td></tr> <tr><td>Villar Formoso (dne et pass.)</td><td>18 46</td><td>18 44</td></tr> <tr><td>Fuentes de Onoro (dne et pass.)</td><td>19 04</td><td>19 16</td></tr> <tr><td>Guarda Rodrigo</td><td>20 01</td><td>20 02</td></tr> <tr><td>Sau-e-Spiritus</td><td>20 39</td><td>20 31</td></tr> <tr><td>Fuentes San Esteban</td><td>20 53</td><td>20 50</td></tr> <tr><td>Salamanca</td><td>22 14</td><td>22 19</td></tr> <tr><td>Medina del Campo</td><td>23 58</td><td>—</td></tr> </table>					Trains 740 Midi - 8 P. O.			Arr.	Dép.		Casablanca	—	20 20	Tanger	7 02	8 30	Algéciras	11 30	16 20	Madrid (Atocha)	9 10	—	Trains 53-10 Midi - 8 P. O.			Arr.	Dép.		Lisboa (Rocio)	—	11 53	Entroncamento	12 53	12 54	Albergaria	13 39	13 44	Coimbra	14 30	14 37	Pampilhosa	14 51	—	Porto			Pampilhosa	—	14 57	Jato-Bussaco	15 08	15 09	Santa-Comba	15 37	15 38	Mangualde	16 28	16 29	Guarda	17 51	17 52	Villar Formoso (dne et pass.)	18 46	18 44	Fuentes de Onoro (dne et pass.)	19 04	19 16	Guarda Rodrigo	20 01	20 02	Sau-e-Spiritus	20 39	20 31	Fuentes San Esteban	20 53	20 50	Salamanca	22 14	22 19	Medina del Campo	23 58	—
Paris 7 PO-11 Midi-8:58																																																																																																																																																																																							
Km.	Paris (Quai d'Orsay)	Arr. Dép.																																																																																																																																																																																					
5	— Austerlitz	— 10 50																																																																																																																																																																																					
124	Les Aubrais	12 14 —																																																																																																																																																																																					
Orléans dép. 12 06																																																																																																																																																																																							
128	Les Aubrais	— 12 19																																																																																																																																																																																					
233	St-Pierre-des-Corps	13 27 —																																																																																																																																																																																					
Tours dép. 13 15																																																																																																																																																																																							
233	St-Pierre-des-Corps	— 13 31																																																																																																																																																																																					
336	Poitiers	14 39 14 44																																																																																																																																																																																					
449	Angoulême	15 58 16 02																																																																																																																																																																																					
588	Bordeaux (St-Jean)	17 38 —																																																																																																																																																																																					
Arvachon arr. 19 02																																																																																																																																																																																							
588	Bordeaux (St-Jean)	— 17 39																																																																																																																																																																																					
739	Dax	19 11 19 14																																																																																																																																																																																					
769	Bayonne	19 52 19 19																																																																																																																																																																																					
769	La Nègresse	20 10 —																																																																																																																																																																																					
Biarritz (Ville) arr. 20 33																																																																																																																																																																																							
796	La Nègresse	— 20 25																																																																																																																																																																																					
803	Guéthary	— —																																																																																																																																																																																					
809	St-Jean-de-Luz	20 40 20 42																																																																																																																																																																																					
820	Hendaya (Heure Europe Occ. été)	20 50 21 01																																																																																																																																																																																					
824	Irún (Heure Europe Occ. normale)	20 10 21 40																																																																																																																																																																																					
841	San-Sebastián	22 04 22 03																																																																																																																																																																																					
869	Zamarraga	23 04 23 13																																																																																																																																																																																					
926	Alsasua	23 54 23 55																																																																																																																																																																																					
969	Vitoria	0 39 0 39																																																																																																																																																																																					
1009	Miranda de Ebro	1 12 1 10																																																																																																																																																																																					
1028	Burgos	2 43 2 48																																																																																																																																																																																					
1176	Venta de Banos	3 51 3 55																																																																																																																																																																																					
1213	Valladolid	4 29 4 36																																																																																																																																																																																					
1255	Medina del Campo	5 13 —																																																																																																																																																																																					
Trains 740 Midi - 8 P. O.																																																																																																																																																																																							
Arr.	Dép.																																																																																																																																																																																						
Casablanca	—	20 20																																																																																																																																																																																					
Tanger	7 02	8 30																																																																																																																																																																																					
Algéciras	11 30	16 20																																																																																																																																																																																					
Madrid (Atocha)	9 10	—																																																																																																																																																																																					
Trains 53-10 Midi - 8 P. O.																																																																																																																																																																																							
Arr.	Dép.																																																																																																																																																																																						
Lisboa (Rocio)	—	11 53																																																																																																																																																																																					
Entroncamento	12 53	12 54																																																																																																																																																																																					
Albergaria	13 39	13 44																																																																																																																																																																																					
Coimbra	14 30	14 37																																																																																																																																																																																					
Pampilhosa	14 51	—																																																																																																																																																																																					
Porto																																																																																																																																																																																							
Pampilhosa	—	14 57																																																																																																																																																																																					
Jato-Bussaco	15 08	15 09																																																																																																																																																																																					
Santa-Comba	15 37	15 38																																																																																																																																																																																					
Mangualde	16 28	16 29																																																																																																																																																																																					
Guarda	17 51	17 52																																																																																																																																																																																					
Villar Formoso (dne et pass.)	18 46	18 44																																																																																																																																																																																					
Fuentes de Onoro (dne et pass.)	19 04	19 16																																																																																																																																																																																					
Guarda Rodrigo	20 01	20 02																																																																																																																																																																																					
Sau-e-Spiritus	20 39	20 31																																																																																																																																																																																					
Fuentes San Esteban	20 53	20 50																																																																																																																																																																																					
Salamanca	22 14	22 19																																																																																																																																																																																					
Medina del Campo	23 58	—																																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <tr><th colspan="2">Medina del Campo</th></tr> <tr><td>1255</td><td>— 5 30</td></tr> <tr><td>1287</td><td>0 11 0 15</td></tr> <tr><td>1332</td><td>7 14 7 30</td></tr> <tr><td>1359</td><td>8 52 9 00</td></tr> <tr><td>1481</td><td>9 45 9 47</td></tr> <tr><td>1455</td><td>10 38 10 43</td></tr> <tr><td>1459</td><td>10 46 11 12</td></tr> <tr><td>1463</td><td>11 51 11 52</td></tr> <tr><td>1505</td><td>12 03 12 08</td></tr> <tr><td>1597</td><td>13 03 13 05</td></tr> <tr><td>1589</td><td>13 23 13 21</td></tr> <tr><td>1600</td><td>13 45 13 46</td></tr> <tr><td>1624</td><td>14 07 14 08</td></tr> <tr><td>1650</td><td>14 36 14 37</td></tr> <tr><td>1659</td><td>14 46 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Porto, arr. 18 32</td></tr> <tr><td>1659</td><td>— 14 56</td></tr> <tr><td>1675</td><td>15 09 15 07</td></tr> <tr><td>1764</td><td>16 58 16 59</td></tr> <tr><td>1897</td><td>18 381 —</td></tr> </table>					Medina del Campo		1255	— 5 30	1287	0 11 0 15	1332	7 14 7 30	1359	8 52 9 00	1481	9 45 9 47	1455	10 38 10 43	1459	10 46 11 12	1463	11 51 11 52	1505	12 03 12 08	1597	13 03 13 05	1589	13 23 13 21	1600	13 45 13 46	1624	14 07 14 08	1650	14 36 14 37	1659	14 46 —	Porto, arr. 18 32		1659	— 14 56	1675	15 09 15 07	1764	16 58 16 59	1897	18 381 —	<table border="1"> <tr><th colspan="2">Medina del Campo</th></tr> <tr><td>1255</td><td>— 5 28</td></tr> <tr><td>1394</td><td>6 04 6 06</td></tr> <tr><td>1441</td><td>6 58 7 02</td></tr> <tr><td>1494</td><td>8 20 8 21</td></tr> <tr><td>1417</td><td>8 35 8 36</td></tr> <tr><td>1453</td><td>9 15 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Madrid (Atocha)</td></tr> <tr><td>Agéciras</td><td>— 21 35</td></tr> <tr><td>Tanger</td><td>13 05 14 00</td></tr> <tr><td>Casablanca</td><td>17 00 20 00</td></tr> <tr><td colspan="2">6 43 —</td></tr> <tr><td colspan="2">7 00</td></tr> <tr><td colspan="2">PRIX DES REPAS (vin non compris)</td></tr> <tr><td colspan="2">En France : francs français</td></tr> <tr><td colspan="2">1er Déjeuner</td></tr> <tr><td colspan="2">Déjeuner ou Dîner 40 00</td></tr> <tr><td colspan="2">Afternoon tea 15 00</td></tr> <tr><td colspan="2">En Espagne : pesetas</td></tr> <tr><td colspan="2">1er Déjeuner 2 50</td></tr> <tr><td colspan="2">Déjeuner ou Dîner 10 00</td></tr> <tr><td colspan="2">Au Portugal (impôt non compris) : escudos</td></tr> <tr><td colspan="2">1er Déjeuner 6 00</td></tr> <tr><td colspan="2">Déjeuner ou Dîner 27 00</td></tr> </table>					Medina del Campo		1255	— 5 28	1394	6 04 6 06	1441	6 58 7 02	1494	8 20 8 21	1417	8 35 8 36	1453	9 15 —	Madrid (Atocha)		Agéciras	— 21 35	Tanger	13 05 14 00	Casablanca	17 00 20 00	6 43 —		7 00		PRIX DES REPAS (vin non compris)		En France : francs français		1er Déjeuner		Déjeuner ou Dîner 40 00		Afternoon tea 15 00		En Espagne : pesetas		1er Déjeuner 2 50		Déjeuner ou Dîner 10 00		Au Portugal (impôt non compris) : escudos		1er Déjeuner 6 00		Déjeuner ou Dîner 27 00																																																																																					
Medina del Campo																																																																																																																																																																																							
1255	— 5 30																																																																																																																																																																																						
1287	0 11 0 15																																																																																																																																																																																						
1332	7 14 7 30																																																																																																																																																																																						
1359	8 52 9 00																																																																																																																																																																																						
1481	9 45 9 47																																																																																																																																																																																						
1455	10 38 10 43																																																																																																																																																																																						
1459	10 46 11 12																																																																																																																																																																																						
1463	11 51 11 52																																																																																																																																																																																						
1505	12 03 12 08																																																																																																																																																																																						
1597	13 03 13 05																																																																																																																																																																																						
1589	13 23 13 21																																																																																																																																																																																						
1600	13 45 13 46																																																																																																																																																																																						
1624	14 07 14 08																																																																																																																																																																																						
1650	14 36 14 37																																																																																																																																																																																						
1659	14 46 —																																																																																																																																																																																						
Porto, arr. 18 32																																																																																																																																																																																							
1659	— 14 56																																																																																																																																																																																						
1675	15 09 15 07																																																																																																																																																																																						
1764	16 58 16 59																																																																																																																																																																																						
1897	18 381 —																																																																																																																																																																																						
Medina del Campo																																																																																																																																																																																							
1255	— 5 28																																																																																																																																																																																						
1394	6 04 6 06																																																																																																																																																																																						
1441	6 58 7 02																																																																																																																																																																																						
1494	8 20 8 21																																																																																																																																																																																						
1417	8 35 8 36																																																																																																																																																																																						
1453	9 15 —																																																																																																																																																																																						
Madrid (Atocha)																																																																																																																																																																																							
Agéciras	— 21 35																																																																																																																																																																																						
Tanger	13 05 14 00																																																																																																																																																																																						
Casablanca	17 00 20 00																																																																																																																																																																																						
6 43 —																																																																																																																																																																																							
7 00																																																																																																																																																																																							
PRIX DES REPAS (vin non compris)																																																																																																																																																																																							
En France : francs français																																																																																																																																																																																							
1er Déjeuner																																																																																																																																																																																							
Déjeuner ou Dîner 40 00																																																																																																																																																																																							
Afternoon tea 15 00																																																																																																																																																																																							
En Espagne : pesetas																																																																																																																																																																																							
1er Déjeuner 2 50																																																																																																																																																																																							
Déjeuner ou Dîner 10 00																																																																																																																																																																																							
Au Portugal (impôt non compris) : escudos																																																																																																																																																																																							
1er Déjeuner 6 00																																																																																																																																																																																							
Déjeuner ou Dîner 27 00																																																																																																																																																																																							
<table border="1"> <tr><th colspan="2">Medina del Campo</th></tr> <tr><td>—</td><td>0 23</td></tr> <tr><td>Valladolid</td><td>1 00 1 05</td></tr> <tr><td>Venta de Banos</td><td>1 39 1 37</td></tr> <tr><td>Burgos</td><td>2 43 2 48</td></tr> <tr><td>Miranda de Ebro</td><td>4 06 4 13</td></tr> <tr><td>Nanclares</td><td>4 35 38</td></tr> <tr><td>Vitoria</td><td>4 50 4 51</td></tr> <tr><td>Salvatierra</td><td>5 15 5 16</td></tr> <tr><td>Alsasua</td><td>5 39 5 44</td></tr> <tr><td>Zamarraga</td><td>6 16 6 17</td></tr> <tr><td>Hensin</td><td>6 34 6 35</td></tr> <tr><td>San Sebastian</td><td>7 12 7 15</td></tr> <tr><td>Irún (heure Europe Occ. normale)</td><td>7 31 7 36</td></tr> <tr><td>Hendaya (heure Europe Occ. été)</td><td>8 46 9 10</td></tr> <tr><td>Salut Jean de Luz</td><td>9 24 9 25</td></tr> <tr><td>Guéthary</td><td>9 39 9 31</td></tr> <tr><td>La Nègresse</td><td>9 40 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Biarritz (ville) dép. 9 30</td></tr> <tr><td>La Nègresse</td><td>— 9 53</td></tr> <tr><td>Bayonne</td><td>10 05 10 10</td></tr> <tr><td>Dax</td><td>10 44 10 48</td></tr> <tr><td>Bordeaux</td><td>12 22 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Arvachon dép. 10 25</td></tr> <tr><td>Bordeaux</td><td>— 12 30</td></tr> <tr><td>Angoulême</td><td>14 04 14 10</td></tr> <tr><td>Poitiers</td><td>15 27 15 31</td></tr> <tr><td>St-Pierre-des-Corps</td><td>16 37 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Tours arr. 16 50</td></tr> <tr><td>St-Pierre-des-Corps</td><td>— 16 42</td></tr> <tr><td>Los Aubrais</td><td>17 57 —</td></tr> <tr><td colspan="2">Orléans arr. 18 05</td></tr> <tr><td>Los Aubrais</td><td>— 18 02</td></tr> <tr><td>Paris (Austerlitz)</td><td>— —</td></tr> <tr><td>— (Quai d'Orsay)</td><td>10 30 —</td></tr> </table>					Medina del Campo		—	0 23	Valladolid	1 00 1 05	Venta de Banos	1 39 1 37	Burgos	2 43 2 48	Miranda de Ebro	4 06 4 13	Nanclares	4 35 38	Vitoria	4 50 4 51	Salvatierra	5 15 5 16	Alsasua	5 39 5 44	Zamarraga	6 16 6 17	Hensin	6 34 6 35	San Sebastian	7 12 7 15	Irún (heure Europe Occ. normale)	7 31 7 36	Hendaya (heure Europe Occ. été)	8 46 9 10	Salut Jean de Luz	9 24 9 25	Guéthary	9 39 9 31	La Nègresse	9 40 —	Biarritz (ville) dép. 9 30		La Nègresse	— 9 53	Bayonne	10 05 10 10	Dax	10 44 10 48	Bordeaux	12 22 —	Arvachon dép. 10 25		Bordeaux	— 12 30	Angoulême	14 04 14 10	Poitiers	15 27 15 31	St-Pierre-des-Corps	16 37 —	Tours arr. 16 50		St-Pierre-des-Corps	— 16 42	Los Aubrais	17 57 —	Orléans arr. 18 05		Los Aubrais	— 18 02	Paris (Austerlitz)	— —	— (Quai d'Orsay)	10 30 —																																																																																																													
Medina del Campo																																																																																																																																																																																							
—	0 23																																																																																																																																																																																						
Valladolid	1 00 1 05																																																																																																																																																																																						
Venta de Banos	1 39 1 37																																																																																																																																																																																						
Burgos	2 43 2 48																																																																																																																																																																																						
Miranda de Ebro	4 06 4 13																																																																																																																																																																																						
Nanclares	4 35 38																																																																																																																																																																																						
Vitoria	4 50 4 51																																																																																																																																																																																						
Salvatierra	5 15 5 16																																																																																																																																																																																						
Alsasua	5 39 5 44																																																																																																																																																																																						
Zamarraga	6 16 6 17																																																																																																																																																																																						
Hensin	6 34 6 35																																																																																																																																																																																						
San Sebastian	7 12 7 15																																																																																																																																																																																						
Irún (heure Europe Occ. normale)	7 31 7 36																																																																																																																																																																																						
Hendaya (heure Europe Occ. été)	8 46 9 10																																																																																																																																																																																						
Salut Jean de Luz	9 24 9 25																																																																																																																																																																																						
Guéthary	9 39 9 31																																																																																																																																																																																						
La Nègresse	9 40 —																																																																																																																																																																																						
Biarritz (ville) dép. 9 30																																																																																																																																																																																							
La Nègresse	— 9 53																																																																																																																																																																																						
Bayonne	10 05 10 10																																																																																																																																																																																						
Dax	10 44 10 48																																																																																																																																																																																						
Bordeaux	12 22 —																																																																																																																																																																																						
Arvachon dép. 10 25																																																																																																																																																																																							
Bordeaux	— 12 30																																																																																																																																																																																						
Angoulême	14 04 14 10																																																																																																																																																																																						
Poitiers	15 27 15 31																																																																																																																																																																																						
St-Pierre-des-Corps	16 37 —																																																																																																																																																																																						
Tours arr. 16 50																																																																																																																																																																																							
St-Pierre-des-Corps	— 16 42																																																																																																																																																																																						
Los Aubrais	17 57 —																																																																																																																																																																																						
Orléans arr. 18 05																																																																																																																																																																																							
Los Aubrais	— 18 02																																																																																																																																																																																						
Paris (Austerlitz)	— —																																																																																																																																																																																						
— (Quai d'Orsay)	10 30 —																																																																																																																																																																																						

Verano 1930

El "Sud-Express" en los años de crisis

Como todos los demás expresos de CIWL, la crisis económica que comenzó repentinamente en octubre de 1929 tuvo un duro impacto en el uso de los vagones "Sud-Express". Para reducir los costos de tracción, vimos recortes en la composición de los trenes, lo que rápidamente hizo que la mano de obra fuera excesiva. Una primera medida afectó a las tres unidades adicionales núms. 2839 a 2841 que se transformaron, a partir de 1930, en coches restaurante clásicos. El recuerdo de los "locos años veinte" se desvaneció ante la dura realidad del momento.

Tras un tenso viaje por la ruta francesa, el "Sud-Express" sirvió al mismo tiempo de banco de pruebas para el Pacífico n° 3701 (ex n° 3566) transformado siguiendo las directivas de André Chapelon. Las máquinas

de las series n° 3702 a 3720 resultantes de esta máquina fueron establecidas en los viajes de 1932 en la ruta entre Les Aubrais, Saint-Pierre-des-Corps y Bordeaux-Saint-Jean; su número se vio reforzado por la llegada, en 1934, de los Nos. 3721 a 3731. Entre la frontera portuguesa y Pampilhosa, unidades del tipo 240, Nos. 101 a 103 se hicieron cargo del convoy a partir de 1930. Gracias a estas mejoras, el tiempo de viaje entre París e Irún fue de diez horas y veinticinco minutos, los de París a Madrid de veintiuna horas y treinta y cinco minutos y finalmente aquellos entre París y Lisboa por un importe de treinta y una horas y veintiséis minutos.

Como su rentabilidad se deterioró drásticamente debido a la crisis económica y la consiguiente desaceleración del negocio, se decidió, como en todas partes, admitir viajeros de segunda clase en el "Sud-Express". Esta modificación entró en vigor el 22 de mayo de 1932 desde París-Orsay. La composición proponía entonces un coche Pullman de 1.ª clase para Biarritz, un enganche que incluía un coche Pullman de 2.ª clase con cocina y treinta y ocho plazas y un coche Pullman de 1.ª clase con veinticuatro plazas para Irún. Por tanto, la flota Pullman se vio reforzada con la llegada de los WP n° 4001 a 4004 Fleche d'Or reequipados en 2ª clase, siendo todos los tipos Côte d'Azur retirados de las composiciones hasta 1934. El "Sud-Express" español también aceptó Viajeros de 2ª clase a partir del 1 de enero de 1933.

En cuanto a los tipos Pullman, una gran cantidad de unidades no asignadas había permitido reasignar modelos Côte d'Azur al "Sud-Express" en 1ª clase y modelos ex Fleche d'Or desclasificados a 2ª clase. . En el invierno de 1934-1935, el inventario de equipos basado en la inspección CIWL de París-PO incluía los cinco WPC núms. 4136 a 4140, los cinco WP nos. 4152, 4156 a 4159, los cuatro WP 2ª clase n° 4016 a 4019 (antes Flecha de Oro). Los coches metálicos de 1926 partieron temporalmente hacia la dirección de París-Nord para otras misiones, en particular en la "Flèche d'Or". Los tipos de furgonetas también habían evolucionado y, a partir de 1936, en los trenes había seis modelos metálicos de cuatro puertas (F n° 1251 a 1256 ex Nord-Express), además de dos vehículos antiguos con carrocería de chapa de teca. (F n° 1208, 1210). Dado que el "Sud-Express" no realizaba viajes nocturnos, la CIWL reequipó estas seis furgonetas F n° 1251 a 1256 eliminando los dos compartimentos con literas para ampliar el espacio de las dos salas de equipaje adyacentes.

Durante el verano siguiente (1935), las unidades Sud-Express originales volvieron a las vías PO-Midi, y luego nuevamente en el verano de 1936, ya que la asignación definitiva del Pullman Côte d'Azur no se produjo recién a partir del invierno de 1936-1937.

La conexión de 1.500 V del tramo entre Les Aubrais y Saint-Pierre-des-Corps, realizada el 19 de julio de 1933, fue sinónimo de ligeras aceleraciones en la ruta francesa. Así, con el 2D2 E.503 al 537 capaz de alcanzar una velocidad de 130 km/h, el entonces Pacific Chapelon, el "Sud-Express" ofreció a sus clientes, para el invierno de 1935, una salida de París-Orsay a las 11 horas. 30 para Burdeos (17.19 horas) e Irún (20.59 horas); la continuación del viaje fue desde esta estación fronteriza con salida a las 21.35 horas con destino a Madrid Norte (9.15 horas) y Lisboa (17.48 horas). A la vuelta, el camino se vio obstaculizado por un cambio de sentido en Biarritz-Ville para la incorporación del coche directo a París. El tren español siempre estuvo compuesto por vagones cama de 1ª y 2ª clase y un vagón restaurante; por razones de rentabilidad, también se añadieron coches clásicos de las dos clases altas en las rutas Irún - Lisboa y Lisboa - Hendaya; además se añadió al tren un tramo de Madrid a Bilbao.

Las vicisitudes de las sucesivas guerras de 1936 a 1945

El inicio de la guerra civil en España el 17 de julio de 1936 supuso otro golpe al tren. El cierre de la frontera entre Hendaya e Irún, que tuvo lugar el pasado 22 de julio, provocó la interrupción del tráfico ferroviario. Los viajeros ahora tenían que llegar a España por sus propios medios y continuar su viaje bajo su propia

responsabilidad. La continuación de este conflicto proporcionó pocos incentivos para emprender viajes peligrosos hacia la Península Ibérica, por lo que la clientela nacional francesa pasó a ser predominante en el "Sud-Express". Para mayor seguridad, los destinos en Portugal se llegaban entonces por mar. En 1937, para atraer nuevos usuarios y así garantizar una mayor rentabilidad, incluso se incluyeron paradas opcionales en el funcionamiento del tren francés. De una importante conexión internacional, el "Sud-Express" se fue transformando poco a poco en una simple conexión nacional. Las unidades CIWL presentes en suelo español estaban dirigidas hacia Portugal o podían utilizarse para formar trenes sanitarios hasta 1939.

El 1 de enero de 1938, los inventarios de equipamiento Pullman presentes en la nueva Región Sudoeste de la SNCF estaban compuestos por los coches:

- WPC (cuisine) Côte d'Azur 1^{ère} classe n° 4136 à 4139, quatre unités,
- WP Côte d'Azur 1^{ère} classe n° 4155, 4157 à 4159, quatre unités,
- WP Flèche d'Or 2^{ème} classe n° 4017 à 4019, trois unités ex 1^{ère} classe.

Para estos viajes, la formación de los dos trenes necesarios para el "Sud-Express" requería entonces dos WPC (1.ª clase), dos WP (1.ª clase) y dos WP (2.ª clase), con un vagón de cada modelo en reserva y otros dos en el taller (WP y WPC 1ª clase). Las composiciones fueron enmarcadas por representantes de los seis bogies metálicos núms. 1251 a 1256 del modelo Nord-Express (cuatro puertas a cada lado).

A pesar de estas vicisitudes, el 2 de agosto de 1938, las 1.500 catenarias V habían avanzado desde Saint-Pierre-des-Corps hasta Poitiers y Angulema. El tramo Angulema - Burdeos se puso en funcionamiento inmediatamente el 13 de diciembre del mismo año; El trazado francés (863 km) ofrecía así la particularidad de estar totalmente electrificado. La tracción del "Sud-Express" pasó a ser prerrogativa de los ejemplares de las series 2D2 E.538 a 545 hasta Burdeos, y luego relevada por el 2D2 E.4800 du Midi. En 1939, gracias al final de esta obra, se aceleró incluso la marcha proponiendo un tiempo de viaje de poco más de nueve horas entre París-Austerlitz y la frontera española y de cinco horas y veintisiete minutos entre París-Burdeos. Su horario exigía que saliera de la estación de París a las 11:30 horas para llegar a Burdeos a las 17:09 horas y a Hendaya a las 20:31 horas. de París-Austerlitz.

Lamentablemente, como en 1914, el tren volvió a ser víctima de la Guerra Mundial y sus circulaciones se detuvieron el 1 de septiembre de 1939. Para el invierno de 1939-1940, sólo quedaron tres expresos que comprendían las tres clases con destino a Hendaya. y todos partiendo de la estación París-Austerlitz, convirtiéndose la monumental terminal París-Orsay en una simple estación suburbana. El número 401 diurno salió de la capital a las 8:30 horas, sirvió en Burdeos a las 16:50 horas y llegó a Hendaya por la tarde a las 21:36 horas. Aún con un vagón restaurante CIWL hacia Burdeos, también transportó tramos de vagones directos hacia La Rochelle. y Tarbes. Este período convulso todavía estuvo marcado en España por el inicio de las obras de electrificación del tramo entre Alsasua y Miranda.

La campaña francesa volvió a parar la circulación de este tren y hubo que esperar hasta el verano de 1941 para que se volviera a poner en servicio un nuevo Expreso con el número 11. Este tren, saliendo de París a las 11:00 horas, llegó a Irún a las 21:50 horas con pasaje a Burdeos a las 17:59 horas; dio correspondencia sobre el "Sud-Express" español restablecido por el régimen de Franco. Se trataba de un coche cama de la empresa alemana Mitropa que ofrecía asientos en 1.ª y 2.ª clase entre Frankfurt am Main, Paris-Est e Irún, así como coches clásicos de tres clases en la ruta Berlín-Irún y un coche restaurante CIWL París-Irún. Las fuerzas de ocupación nazis llevaron a cabo controles muy estrictos al cruzar la frontera.

En España, país que se mantuvo neutral durante la Segunda Guerra Mundial, el restablecimiento de las comunicaciones ferroviarias fue difícil debido a la escasez de materias primas. Consciente de la destrucción que había afectado a su flota, la CIWL había transferido un contingente de coches cama

metálicos del tipo S1 en 1941 (nº 2936 a 2939, 2941, 2943, 2945, 2949 a 2960, 2962, 2963 y 2965 a 2967). ; Los talleres de Irún habían cambiado sus bogies y los habían adaptado al tráfico en las vías de la nueva RENFE creada ese año. Además del Sud-Express, los ferrocarriles portugueses y españoles habían acordado poner en marcha una nueva conexión nocturna entre sus dos capitales. Bautizado como "Lusitania-Express", este tren de lujo comenzó su andadura el 20 de julio de 1943. Conectando Madrid y Lisboa tres veces por semana y transitando por Valencia de Alcántara, Marvão-Beira y Entroncamento, se ofrecía los martes, jueves y domingos de Madrid y lunes, miércoles y viernes desde Lisboa. Para que conste, esta fue la primera ruta tomada originalmente por el Sud-Express. Para acelerar su avance se realizaron operativos aduaneros y policiales durante el trayecto hasta la frontera. Coches cama S4 núms. Allí se asignaron como prioridad del 3361 al 3380; Un vagón restaurante prestaba servicio entre Madrid y Talavera (RENFE) y entre Torre das Vargens y Lisboa (CP). Se había reiniciado la conexión semanal "Sud-Express", incluido un coche cama, desde Madrid a Irún; Después de completar los estrictos trámites para cruzar la frontera, los viajeros podían tomar los trenes inseguros que circulaban ocasionalmente por la red SNCF.

SUD - EXPRESS						MADRID		51	
PARIS — BORDEAUX — BIARRITZ — IRUN — MEDINA DEL CAMPO — LISBOA									
Parcours français			Parcours hispano-portugais						
Kms	No des trains	I.Z.cl.	No des trains	I.Z.cl.	Kms	No des trains	I.Z.cl.	No des trains	I.Z.cl.
7	11 30	dép.	20 43	dép.	824	DL L2	21 45	dép.	9 10
6	12 43	arr.	20 39	arr.	841	BC2	22 10	dép.	9 55
123	12 43	arr.	19 15	dép.	857		23 13	dép.	7 45
125	12 37	dép.	19 24	arr.	870		0 00	arr.	7 19
123	12 49	arr.	19 15	dép.	870		1 30	dép.	9 25
235	13 41	arr.	18 10	dép.	1003				
238	13 29	dép.	18 19	arr.	1003				
235	13 42	arr.	18 09	dép.	1092				
336	14 40	arr.	17 04	dép.	1172				
449	15 41	arr.	15 53	dép.	1213				
582	17 09	arr.	14 33	dép.	1256				
628	17 21	dép.	14 22	arr.	1256				
644	17 50	arr.	13 53	dép.	1342				
628	18 19	dép.	13 11	arr.	1406				
628	18 58	arr.	12 45	dép.	1455				
722	19 01	dép.	12 43	arr.	1455				
726	19 36	arr.	12 18	dép.	1458				
796	19 39	dép.	12 08	arr.	1458				
799	19 51	arr.	11 54	dép.	1458				
796	20 03	dép.	11 46	arr.	1458				
803	20 06	arr.	11 34	dép.	1458				
819	20 16	dép.	11 26	arr.	1458				
820	20 21	arr.	11 19	dép.	1458				
824	20 41	dép.	11 04	arr.	1458				
	20 48	arr.	10 39	dép.	1458				
			10 00	dép.	1458				

NATURE DES SERVICES			
7-4-S. E.	35	Lf	I.Z.cl. PARIS-IRUN
"	37	Lf	I.Z.cl. PARIS-BIARRITZ
"	853	R. L.Z.cl.	IRUN-LISBOA.
"	"	S. I.Z.cl.	IRUN-MADRID.
"	"	S. I.Z.cl.	IRUN-FUENTES DE ONORO.
"	"	Bar.	MEDINA-SALAMANCA.
"	5814	XXX	(PORTO)-PAMPILHOSA-LISBOA.
"	"	XXX	MEDINA-MADRID.
53-21	38	Lf	I.Z.cl. HENDAYE-PARIS.
"	38	Lf	I.Z.cl. BIARRITZ-PARIS.
"	864	R. I.Z.cl.	LISBOA-IRUN.
"	"	S. I.Z.cl.	MADRID-IRUN.
"	"	S. I.Z.cl.	FUENTES DE ONORO-IRUN.
"	5813	Bar.	SALAMANCA-MEDINA.
"	"	XXX	LISBOA-PAMPILHOSA-(PORTO).
"	"	XXX	MADRID-MEDINA.

PRIX DES REPAS (Vin non compris)						
	en FRANCE		en ESPAGNE		au PORTUGAL	
	1. classe	2. classe	passates	passates	Casoides	
Premier déjeuner	9 00	9 00	200		4 50	
Déjeuner ou dîner	40 00	30 00	900		18 50	
Afternoon Tea	14 00	12 00				

	Location par place réservée à l'avance, sur parcours français seulement	
	1. classe	2. classe
De Paris pour Bordeaux ou station intermédiaire ou vice versa	10 00	6 00
pour Lamothe	15 00	10 00
De Bordeaux pour Lamothe et au delà jusqu'à Irun	7 00	5 00

(1) Arrêt facultatif : aux AUBRAIS, LAMOTHE, LABENNE, GUÉTHARY, HENDAYE (Plage).

(2) Arrêt à Paris-Austerlitz : Pour les voyageurs sans bagages seulement.

Voir : 1° Les suppléments à percevoir..... page 266.
 2° Les taxes de location par place réservée à l'avance..... pages 291 à 293.
 3° Les renseignements relatifs aux passeports..... pages 8 et 9.

Horario de verano de 1939

Il “Train Bleu”

by Francesco Bochicchio

Il fascino turistico della Riviera Ligure e della Costa Azzurra ha origini in un passato che sembra ormai lontano ma che non lo è affatto. È risaputo che siano stati gli inglesi a dare vita al turismo in versione moderna; è figlio dell'epoca della Prima Rivoluzione Industriale ed è l'evoluzione del tradizionale “Grand Tour”. I sudditi di Sua Maestà Britannica scoprirono a metà dell'Ottocento la costa del Mediterraneo tra le località di Cannes e Alassio, replicando ciò che era avvenuto a Brighton alla fine del secolo precedente importando la moda dei bagni in acqua fredda marina e le cure delle malattie polmonari nei mesi invernali, favorite dalla mitezza del clima e alla purezza dell'aria di mare. Segni tangibili di questa presenza sono ancora visibili oggi in alcune dimore, giardini botanici e nella toponomastica di alcune di queste località. Tutta l'alta società europea ha abbracciato queste usanze e l'avvento delle ferrovie ha decisamente contribuito alla fortuna di questa regione, conferendone una nuova vocazione alberghiera e turistica.

The tourist appeal of the Ligurian Riviera and the French Riviera has origins in a past that now seems distant but is not at all. It is well known that it was the English who gave birth to tourism in its modern version; it is the child of the era of the First Industrial Revolution and is the evolution of the traditional "Grand Tour". The subjects of Her Britannic Majesty discovered the Mediterranean coast between the towns of Cannes and Alassio in the mid-nineteenth century, replicating what had happened in Brighton at the end of the previous century by importing the fashion of bathing in cold sea water and the treatment of lung diseases in the winter months, favoured by the mild climate and the purity of the sea air. Tangible signs of this presence are still visible today in some homes, botanical gardens and in the toponymy of some of these places. All of European high society embraced these customs and the advent of the railways definitely contributed to the fortune of this region, giving it a new vocation for hotels and tourism.

Grazie al servizio svolto dalla CIWL grandi città d'Europa come Berlino, Parigi, Amsterdam, Vienna, Budapest, Bucarest, San Pietroburgo, Roma e Mosca furono collegate a fine XIX Secolo direttamente con la “Côte d'Azur”. La regione deve il suo nome alla fortunata espressione coniata nel 1888 dal sottoprefetto francese Liegeard e passata alla storia grazie all'intellettuale Alphonse Daudet.

Thanks to the service provided by CIWL, major European cities such as Berlin, Paris, Amsterdam, Vienna, Budapest, Bucharest, St. Petersburg, Rome and Moscow were directly connected to the “Côte d'Azur” at the end of the 19th century. The region owes its name to the fortunate expression coined in 1888 by the French sub-prefect Liegeard and passed into history thanks to the intellectual Alphonse Daudet.

Curioso notare che anche i suddetti collegamenti paneuropei con la Riviera di Ponente e la Costa Azzurra furono il “banco di prova” per tutte le future carrozze-ristorante e salone d'Europa CIWL: è del 1879 l'istituzione di un servizio Cannes-Genova curato da una carrozza-salone, mentre nel 1882 sulla Nizza-Mentone venne provata la prima carrozza-ristorante della Compagnia, usata poi sull'*Orient-Express*.

It is interesting to note that the aforementioned pan-European connections with the Riviera di Ponente and the Côte d'Azur were also the "testing ground" for all future CIWL restaurant and saloon carriages in Europe: a Cannes-Genoa service operated by a saloon carriage was established in 1879, while in 1882 the Company's first restaurant carriage was tested on the Nice-Menton line, later used on the Orient-Express.

Il clima salubre, i treni, il paesaggio, i servizi, le innovazioni hanno fatto la fortuna di questa zona, costruendone il mito. Sovrani, primi ministri, personaggi illustri del mondo della cultura, della finanza, dell'economia e dello spettacolo con la loro frequentazione hanno "abbattuto" le barriere di un immobilismo economico e sociale che perdurava dal Medioevo. Per accogliere questi ospiti illustri sorsero alberghi, case da gioco, ristoranti, ville; furono fatti enormi investimenti per dotare le città dei servizi igienico-sanitari adeguati, inesistenti in precedenza.

The healthy climate, the trains, the landscape, the services, the innovations have made the fortune of this area, building its myth. Kings, prime ministers, illustrious figures from the world of culture, finance, economics and entertainment with their frequentation have "broken down" the barriers of an economic and social immobility that had persisted since the Middle Ages. To accommodate these illustrious guests, hotels, gambling houses, restaurants, villas were built; enormous investments were made to provide the cities with adequate sanitation services, which had previously not existed.

Nel corso del '900, i turisti abbandonarono progressivamente la moda dei bagni in acqua fredda a favore del mito dell'abbronzatura, e le vacanze al mare si iniziarono a svolgere principalmente nei mesi estivi piuttosto che in quelli invernali. La società europea andò così alla ricerca del sole estivo e del caldo, dagli anni '20 agevolato anche dall'avvento del turismo della classe media; quest'ultimo esploderà definitivamente nel secondo dopoguerra. Se negli anni '30 tutto il litorale da Genova Pegli a Bordighera contava ben 230 alberghi, il "Boom economico" dei favolosi anni '60, la speculazione edilizia e la diversificazione delle offerte hanno consentito finalmente ai membri dei ceti medio-bassi di godere di una meritata vacanza al mare.

During the 20th century, tourists gradually abandoned the trend of cold water baths in favor of the myth of tanning, and seaside holidays began to take place mainly in the summer months rather than the winter ones. European society thus went in search of summer sun and heat, also facilitated by the advent of middle-class tourism from the 1920s; the latter would finally explode in the post-war period. If in the 1930s the entire coastline from Genoa Pegli to Bordighera had 230 hotels, the "Economic Boom" of the fabulous 1960s, real estate speculation and the diversification of offers finally allowed members of the lower-middle classes to enjoy a well-deserved seaside holiday.

Il treno più importante che abbia toccato la Costa Azzurra e la Riviera ligure è senza dubbio il mitico "Train Bleu". Questo *Trains-Hotel* ha da sempre esercitato un grande fascino su tutti gli appassionati della CIWL e non solo. In seguito ad una conversazione telefonica intercorsa la passata primavera con Corrado Tesio, presidente del club Cunifer (club italiano appassionati di ferrovia della città di Cuneo), ho voluto realizzare un piccolo saggio che riguardi l'evoluzione di questo treno. Ringrazio per questo i cari amici Jean-Marc Dupuy, con i suoi importanti documenti e scritti, e Christopher Elliott. Come riferimento, ho adottato il celebre testo di Jean des Cars e Jean-Paul Caracalla sul *Train Bleu*.

The most important train that has ever touched the French Riviera and the Ligurian Riviera is without a doubt the legendary "Train Bleu". This Trains-Hotel has always had a great fascination for all CIWL enthusiasts and not only. Following a telephone conversation last spring with Corrado Tesio, president of the Cunifer club (Italian railway enthusiasts club of the city of Cuneo), I wanted to write a small essay about the evolution of this train. For this I would like to thank my dear friends Jean-Marc Dupuy, with his

important documents and writings, and Christopher Elliott. As a reference, I have adopted the famous text by Jean des Cars and Jean-Paul Caracalla on the Train Bleu.

L'8 Dicembre 1883 fu istituita la relazione "Calais-Nice-Rome-Express", il cui viaggio dalla Francia del Nord al Lazio durava 36 ore; fu il primo treno di prestigio che metteva in comunicazione la costa mediterranea italo-francese con Parigi, Roma e Londra. Una piccola curiosità: su questo treno furono utilizzate le carrozze-letti WL 145÷147 costruite alle Officine di Savigliano, in Piemonte, nel 1883. Nell'inverno 1883-84 il treno fu limitato a Mentone a causa della scarsa frequentazione in territorio italiano.

On 8 December 1883, the "Calais-Nice-Rome-Express" service was established, with a journey from Northern France to Lazio lasting 36 hours; it was the first prestigious train that connected the Italian-French Mediterranean coast with Paris, Rome and London. A little curiosity: this train used the WL 145÷147 sleeping cars built at the Savigliano workshops in Piedmont in 1883. In the winter of 1883-84, the train was limited to Menton due to poor attendance in Italian territory.

Nel 1889 la relazione fu riformata, divenendo il celeberrimo "Calais-Méditerranée-Express", che collegava Calais con Ventimiglia e Sanremo. Durante gli anni della "Belle Époque", il Calais-Méditerranée-Express fu affiancato in Riviera da treni leggendari quali, per esempio:

In 1889 the line was reformed, becoming the famous "Calais-Méditerranée-Express", which connected Calais with Ventimiglia and Sanremo. During the years of the "Belle Époque", the Calais-Méditerranée-Express was flanked on the Riviera by legendary trains such as, for example:

- "Nord-Sud-Brenner-Express" (Berlino-Milano-Cannes);
- "Riviera-Express" (Berlino-Lione-Ventimiglia);
- "St.Pétersbourg-Vienne-Nice-Cannes-Express";
- "Vienne-Tyrol-Riviera-Express" (Vienna-Bolzano-Milano-Cannes);
- "Cannes-Florence-Rome-Express".

Dopo la Prima Guerra Mondiale, dal 9 Dicembre 1922 il Calais-Méditerranée-Express ricevette per la prima volta in Europa le carrozze-letti WL S2 in cassa metallica della CIWL (a differenza del "Rome-Express" che ricevette le meno note WL S2 "en Bois"), la cui inaugurazione rappresentò un evento di grande portata a livello mediatico in tutta Europa e oltre Atlantico. Ecco la composizione nell'inverno 1922-23 come la riporta Jean-Marc Dupuy:

After the First World War, from 9 December 1922 the Calais-Méditerranée-Express received for the first time in Europe the CIWL metal-bodied WL S2 sleeping cars (unlike the "Rome-Express" which received the lesser-known WL S2 "en Bois"), the inauguration of which represented a major media event throughout Europe and overseas. Here is the composition in the winter of 1922-23 as reported by Jean-Marc Dupuy:

- 1 F (F 1095÷1100, a tre assi verniciato in blu);
- 5 WL S2 (WL 2649÷2664);
- 1 WR (qui le informazioni sono diverse, si parla delle WR 1728÷1732 in Blu anch'esse impiegate fino all'inverno 1924-25);
- 1 F (F 1095÷1100).

Nel 1929 entrarono in servizio le splendide carrozze-letti “Grand-Luxe” da 10 scompartimenti di prima classe, in seguito trasformate con l’aggiunta di cabine di seconda classe. Nell’estate del 1935 la composizione si presentava così:

In 1929, the splendid “Grand-Luxe” sleeping cars with 10 first-class compartments entered service, later transformed with the addition of second-class cabins. In the summer of 1935, the composition looked like this:

- 1 F Calais-Ventimiglia (F 1190÷1195, in teck a carrelli con compartimento postale);
- 1 WL Lx16 (Calais-Sanremo);
- 2/3 WL Lx16 (Calais–Ventimiglia);
- 2/3 WL Lx16 (Parigi-Ventimiglia);
- 1 WR (WR 2839÷2841, ex carrozze-Pullman complémentaire per il *Sud-Express*, Parigi-Ventimiglia);
- 1 F, classe F 1217÷1220, F 1254÷1256 in cassa in teck Blu, F 1257-1258 “rimetallizzati” (Parigi-Ventimiglia).

Secondo Gerard Coudert, il F 1258 fu reso metallizzato nel 1926 da parte delle Officine *Wagons-Lits* di Milano sulla base della carrozza-letti WL 1772 in teck. Tra il 1939 e il 1945, il servizio fu sospeso a causa delle restrizioni e distruzioni della guerra.

According to Gerard Coudert, the F 1258 was metallized in 1926 by the Officine Wagons-Lits of Milan on the basis of the teak WL 1772 sleeping car. Between 1939 and 1945, this service was suspended due to war restrictions and destruction.

Nel 1949, in seguito alla ripresa dei servizi internazionali, il treno fu ridenominato “*Train Bleu*”, in onore del soprannome guadagnato negli anni ’20 e ’30 soprattutto grazie ai turisti inglesi. Nel 1953 fu inserita in composizione anche la carrozza-Bar ex Pullman “*Côte d’Azur*”. Tra la fine degli anni ’50 e l’inizio dei ’60, la consolidata composizione formata da carrozze-letti “*Grand-Luxe*” fu “intaccata” dall’ingresso di altre tipologie di “*sleepers*” della CIWL quali le WL P (intorno al 1958), WL UH (intorno al 1961). Il *Train Bleu* fu uno dei pochissimi *Trains-Hotel* a mantenere una composizione unicamente da vetture CIWL, a differenza del ben più noto *Simplon-Orient-Express*.

In 1949, following the resumption of international services, the train was renamed “Train Bleu”, in honour of the nickname it had earned in the 1920s and 1930s, especially thanks to English tourists. In 1953, the ex-Pullman “Côte d’Azur” Bar carriage was also added to the lineup. Between the end of the 1950s and the beginning of the 1960s, the consolidated lineup of “Grand-Luxe” sleeping carriages was “affected” by the arrival of other types of CIWL “sleepers” such as the WL P (around 1958), WL UH (around 1961). The Train Bleu was one of the very few Hotel Trains to maintain a lineup of only CIWL carriages, unlike the much better-known Simplon-Orient-Express.



“Nouvelle Vague on Tour”: Personaggi del cinema in viaggio verso Cannes nell'aprile 1959, erano ospiti frequenti del Train Bleu; *Film people on their way to Cannes in April 1959, they were frequent guests on the Train Bleu*
(Roger-Viollet/CIWL, Coll. DF)

Dal biennio 1966-68 furono introdotte in composizione al treno di lusso anche le carrozze-letti di tipo WL T2 e MU. A partire dal 16 dicembre 1968 il *Train Bleu* si presentava con una composizione così; fino al giorno prima vi erano anche delle carrozze-letti WL “Grand-Luxe”:

From 1966-68, the WL T2 and MU type sleeping cars were also introduced into the luxury train composition. From 16 December 1968, the Train Bleu presented itself with this composition; until the day before, there were also WL “Grand-Luxe” sleeping cars:

- 1 WL UH (Calais-Sanremo);
- 1 WL T2 (Parigi-Ventimiglia);
- 2 WL P (Parigi-Ventimiglia);
- 1 WR (Parigi-Ventimiglia);
- 1 WS-Bar (Parigi-Ventimiglia);
- 3 WL MU (Parigi-Ventimiglia);
- 1 F (Parigi-Ventimiglia).

A partire dal 1978-79 furono introdotte le carrozze cuccette di prima e seconda classe, quindi il treno perse il suo connotato di relazione esclusivamente svolta da carrozze della CIWL, inizialmente per servire solo alcune tratte: 3 B10c10ux VU e 1 A9c9u VU (Nizza-Ventimiglia, divenute nel 1979-80 Parigi-Ventimiglia). Nello stesso biennio, furono escluse dal treno la carrozza-ristorante e la carrozza-Bar risalenti agli anni '30 e '50, sostituite dalle WR DEV rosse delle SNCF.

Starting from 1978-79, first and second class couchette carriages were introduced, so the train lost its character of a service exclusively carried out by CIWL carriages, initially to serve only a few routes: 3

B10c10ux VU and 1 A9c9u VU (Nice-Ventimiglia, which became Paris-Ventimiglia in 1979-80). In the same two-year period, the restaurant carriage and the bar carriage dating back to the 1930s and 1950s were excluded from the train, replaced by the red WR DEV carriages of the SNCF.

Nell'estate 1980 la composizione del *Train Bleu* si presentava con 2 WL T2, 3 WL MU e 9 carrozze-cucette B10c10ux VU. Nell'inverno 2002-2003 il treno aveva 3 vetture A9c9ux VU, 1 B7c7ux VU, 6 AcBcux VU e 3 WL T2, vedendo la scomparsa delle carrozze-letti WL MU. Nel dicembre 2005 scomparve il nome *Train Bleu* dagli orari ufficiali. Nel 2007 furono anche escluse le carrozze-letti WL T2.

In the summer of 1980, the Train Bleu composition consisted of 2 WL T2, 3 WL MU and 9 B10c10ux VU couchette cars. In the winter of 2002-2003, the train had 3 A9c9ux VU cars, 1 B7c7ux VU, 6 AcBcux VU and 3 WL T2, with the disappearance of the WL MU sleeping cars. In December 2005, the name Train Bleu disappeared from the official timetables. In 2007, the WL T2 sleeping cars were also excluded.

A partire dal 9 dicembre 2007 la composizione del treno prevedeva solo carrozze-letti *Corail* sia di prima che di seconda classe, con rinforzo di *Corail* B9½tu VTU con sedili reclinabili. In determinati giorni il convoglio veniva addirittura accoppiato sulla tratta Parigi Austerlitz-Valence con un gruppo di carrozze *Corail* in direzione Briançon via Veynes-en-Dévoluy. Dopo l'artramento del capolinea da Ventimiglia a Nizza, nel 2017 cessò definitivamente il servizio dell'erede del vecchio *Train Bleu*, surclassato dalla concorrenza dei TGV e dei trasporti aerei a basso costo.

From 9 December 2007, the train composition included only Corail sleeping cars in both first and second class, reinforced by Corail B9½tu VTU with reclining seats. On certain days, the train was even coupled on the Paris Austerlitz-Valence route with a group of Corail carriages in the direction of Briançon via Veynes-en-Dévoluy. After the terminus from Ventimiglia to Nice was moved, the heir of the old Train Bleu definitively ceased service in 2017, outclassed by competition from TGVs and low-cost air transport.

Tra il 2010 e il 2020, il servizio di carrozze letto tra (Mosca) Parigi e Nizza sulla linea *Train Bleu* è stato gestito da WL della SZD in base a un accordo come treni N 17B/409/18A/408 Moskau-Nizza-Express.

Between 2010 and 2020, the sleeper carriage service between (Moscow-) Paris and Nice on the Train Bleu-Route was operated by WL of the SZD under agreement as Trains N 17B/409/18A/408 Moskau-Nizza-Express.

Holiday Reading - The Trans Siberian Express

by Chris Elliott

Not quite sure which book to read again, I took Christian Wolmars' hardback 'To The Edge of the World – The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad' off the bookshelf only to discover that I had never ever read it.

Written and published in 2013 it is a remarkable account of the journey from Moscow to Vladivostok on the Pacific Coast. Apart from the railway, the train(s) and the many experiences it is a serious and very readable account of relatively Modern Railway History and of European Russia and its enormous land to

the East beyond the Urals – Siberia. All of the Russian ways of official administration and its thousands of what we might call silly restrictions even now when we are watching more closely just how Russia is struggling today.

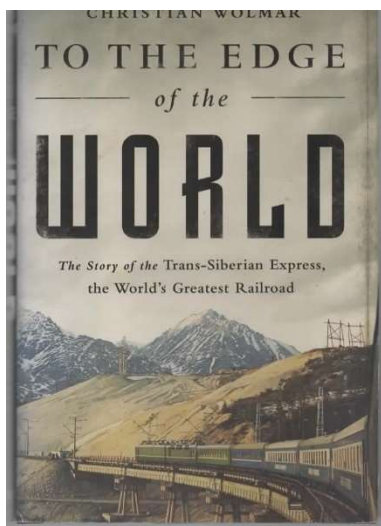
To get the best read you will need to refer to the maps perhaps even with a magnifying glass or two as the main maps cover the whole route some 5700 kms in length depending on where you leave the train. It has a good index, bibliography and I soon spotted another book on my shelf.

Eric Newby's 'The Big Red Train Ride' and once again unread. This book relates the author Eric and friends' journey with yet even more amusing anecdotes of what was allowed, **no photographs** even if they were of no possible security value. Then having read about the non-stop orders on the train.

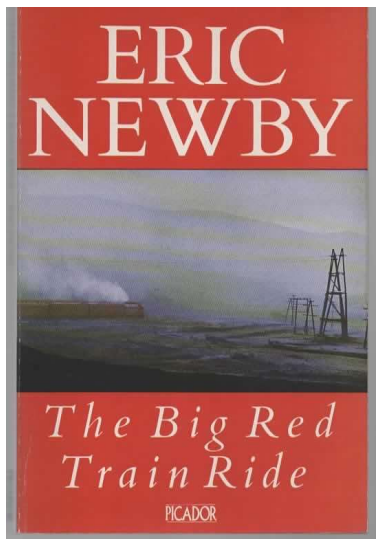
Pas de photos - Нет фото - No photos

Another book called 'Le Transsibérien' of these banned photos published in 1980 is in effect a super collection capturing all that has been related in the first two books with very few photos.

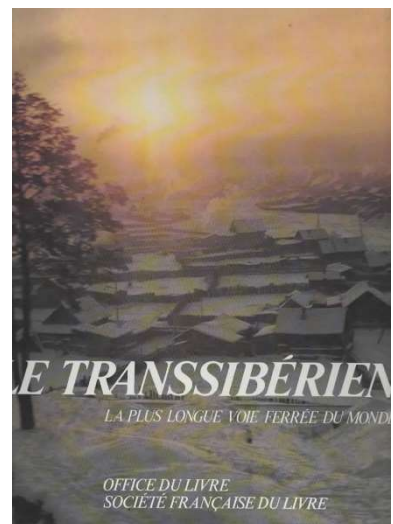
So if you plan to research this train then this collection of three books is highly recommended



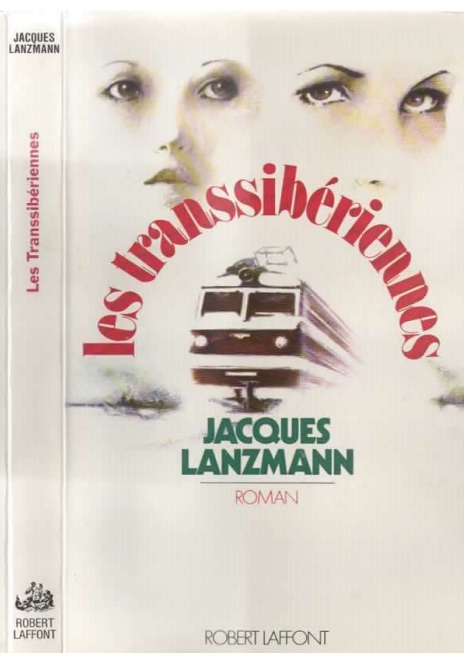
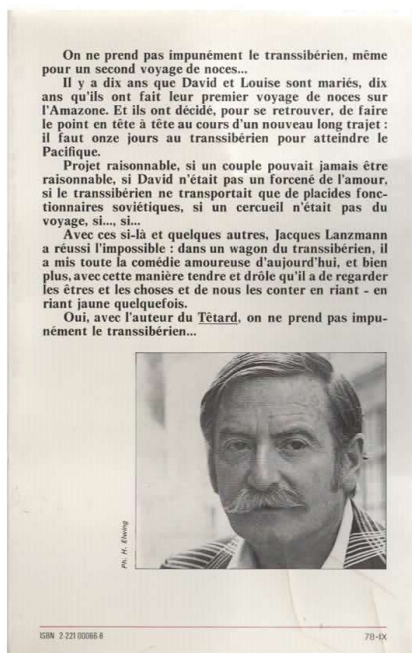
ISBN 978-085-7890375



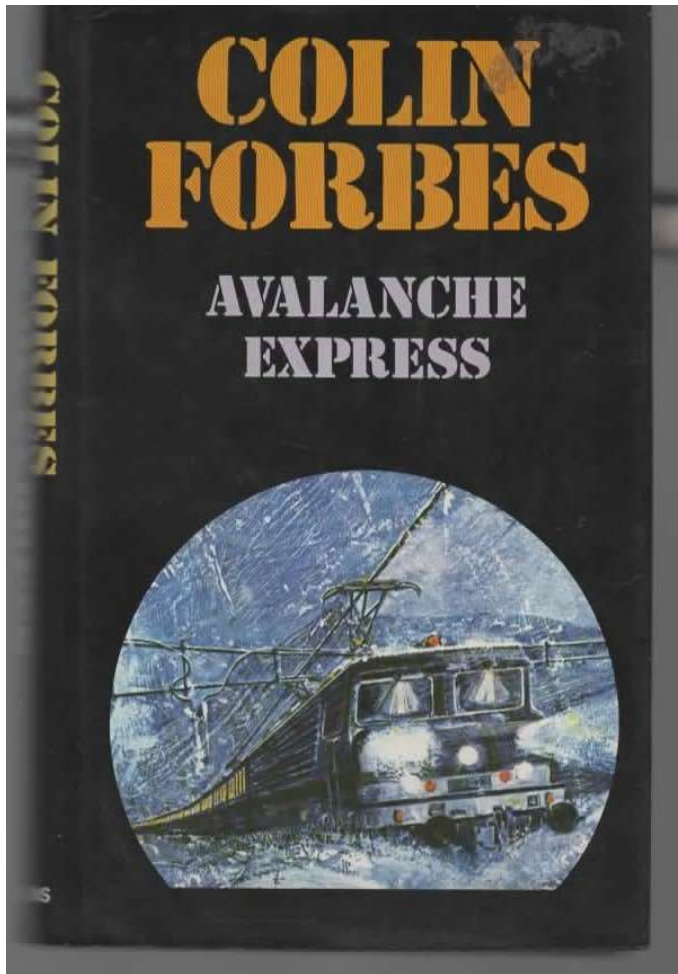
ISBN 0-330-30805-X



ISBN 2-85109-090-9



If you prefer a novel and love story on board the Transiberian, then read Jacques Lanzmann's book 'les transsibériennes' it is in French however and there are more words about 'love –amour' than about the train.



Review of Avalanche Express and its relevance to today

Many of our friends will have collections of books not only entitled 'Orient Express' but many others relating to the past and present of CIWL. But what is of special interest is that there are novels-fiction built around the long train journeys of the CIWL trains. Putting the most well-known 'Agatha Christie's 'Murder on the Orient Express, to one side; there were several written, many of which date back to the last years of CIWL.

One of those in my collection is 'Avalanche Express' by Colin Forbes in 1977 even with an ISBN 0-00-222006-7. Yes it is fiction but it is entirely relevant to today in terms of the plot relating to guess what The KGB , defections plus plus! But what is of extra special interest is that the whole story is based on how the CIWL cars that formed this train from Milano to Hoek Van Holland were used with a surprise at every station on the mid-winter journey through the Italian and Swiss Alps.

I hope that I have not given away the plot but even if it was written some 46 years ago, it is a must- read on!!!!!!!!!!!!

The New Orient Express - Le Nouvel Orient Express

by Chris Elliott

For us who live in France our computer screens are full of news – advertising. The latest is the news that the Accor Orient Express will not now be launched until 2026 a year later than planned.

Take a look at the Accor Orient Express website just to see the total luxury on offer, but so far no prices. Luxury it is but as one might expect precious little resemblance to Georges Nagelmacker's 1883 train, that is no surprise but it also has little or no resemblance to the train of the 1960s or even Alby Glatt's Nostalgie Istanbul Orient express that operated from the late 1970s.

However echoes there are as the Accor fleet is made up of the NIOE's fleet of 13 CIWL cars rescued from the Polish frontier some five years ago. Also a hidden secret is the destinations(s) of this new train, Vienna, Budapest or even Istanbul?

For anyone wanting to travel sooner our Italian Friends are offering their train 'La Dolce Vita' this is accessible via the VSOE website.

Pour nous qui vivons en France, nos écrans d'ordinateur sont remplis d'informations – de publicité. La dernière en date est que l'Accor Orient Express ne sera pas lancé avant 2026, soit un an plus tard que prévu.

Jetez un œil au site Web de l'Accor Orient Express pour voir le luxe total proposé, mais jusqu'à présent, aucun prix. Du luxe, mais comme on pourrait s'y attendre, il ne ressemble guère au train de 1883 de Georges Nagelmackers, ce qui n'est pas surprenant, mais il n'a également que peu ou pas de ressemblance avec le train des années 1960 ou même le Nostalgie Istanbul Orient Express d'Alby Glatt qui fonctionnait à la fin des années 1970.

Mais il y a des échos car ce train Accor est composée de la flotte de 13 voitures CIWL de NIOE sauvées de la frontière polonaise il y a cinq ans. Un autre secret caché est la ou les destinations de ce nouveau train, Vienne, Budapest ou même Istanbul?

Pour ceux qui souhaitent voyager plus tôt, nos amis italiens proposent leur train « La Dolce Vita ». Il est accessible via le site Web de VSOE.



Letters from our correspondents

Jim Greaves wrote:

Chris,

I still read Amis des Wagon Lits with interest even though I am unable to contribute further.

At the beginning of August I am visiting friends in Chateau de Loir and I have noted there is a roundhouse used as a museum which I shall be certain to visit. Amongst other exhibits there is a CIWL car numbered 3434 and lettered as a Sleeping Car at one end and a Schlafwagen at the other. I looked it up in History of Trains de Luxe (Behrend) but there is no info on this car apart from it being built in Birmingham in 1929 and sent to Turkey. The other cars in the series have notes to say where they went but 3434 is omitted. I have seen on the internet that the car was renovated in the 60's and eventually entrusted to the Loir Valley Roundhouse in 2016 although TVT retained ownership.

Have you any further information re the history of this car especially the early days? My interest was awoken by the fact that it was labelled Sleeping Car in English.

Jim

Jim

Good to hear from you

Thanks very much for your mail

To start with I have taken at my list and 3434 was part of a UK built group of 40 and built by BRC & W in 1929 and shown as a WL S1. Now I do not know where it was used and how it came to be in the care of the TVT in the Loire Valley here in France.

What I will do is ask my colleague Dirk Frielingsdorf what he knows. As you will have spotted the TVT CIWL car numbered 3351 is also in the TVT collection awaiting a major refurb (right).

When I know more I will let you know

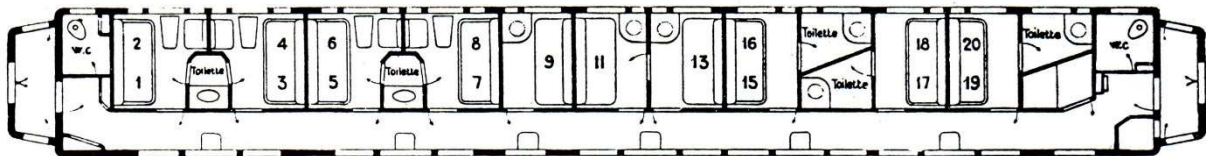
Regards

Chris



Hello Jim,

Chris has forwarded me your message. The 3434 is a WL type S1 from the 3416-3455 series, built by Smethwick in 1929, it was later converted to an SG (multiple washrooms between compartments, I have attached an SG floor plan).



SG (Diagramme 127)

The later SG 3432-3455 were still used as S1s in the Paris-Brindisi service until the summer of 1936, before that coaches of this number group were also used on the Simplon Orient-Express and the Rome-Express.

They were then remodelled between 1938 and 1955 in Turkey at the CIWL Haydarpasa workshop in SG. The 3434 returned to Central Europe in 1963 and was converted to 20 berths in the CIWL atelier in Vienna (the single compartments in the attached SG plan also became two-bed compartments). It remained in service until the end.

The English 'Sleeping car' was listed on many CIWL sleeping cars, firstly because English was considered a world language, and secondly because many English travellers still reached the continent via the Channel ports during the time the car was in use and travelled on with the large European express trains. The English 'Sleeping car' was actually always written on the carriages, alongside French, Italian and German. In other markets (Spain, Portugal, the Balkans, Turkey, Egypt, the Baltic states and Scandinavia), the word 'sleeping car' was also used in other languages.

Best regards,

Dirk

Hi Chris and Dirk

Just to say how much I enjoyed reading this edition. The features on Egypt and Palestine and the Sud Express were just so interesting and so much I had never read before. The selection of vintage posters/timetables etc. were just amazing too.

I well remember travelling on the Sud Express whilst inter-railing in 1972. At that time it included a through Paris/Lisbon couchette coach which changed gauge at Hendaye and in which I was travelling. On departure from Hendaye I found the welcome sight of an elegant CIWL dining car, it's oval door windows showing it's origin as a French pullman car, and in which I enjoyed an excellent dinner travelling through the wonderful scenery of that part of Northern Spain. I recall the train also had a WL Fourgon coach.

Great memories, thanks again!

Sandy Reid

Hello Iain

On 22/07/2024, the CIWL Pullman Type Étoile du Nord (with kitchen) numbered 4104, which had been parked at Haine-Saint-Pierre for a very long time, left for its scrap metal work. It was the last car to be parked there.

If you want, I've got photos of the truck with the bogies too.

Best regards Jérôme Dubois

Site Web : tel.jeromedubois.be

E-mail : contact@jeromedubois.b

Iain Hi

Thank you very much for your mail and the copy of Jerome's mail to you plus photos. It is of interest so I will definitely contact Jerome, it will also be interesting to know why it was parked there.

Best regards Chris

Jerome Bonjour

Iain Dobson mailed me to tell me about your mail concerning CIWL voiture 4104. Perhaps I should also explain that I am editor of the CIWL Amis des Wagons-Lits Newsletter.

So this will be of interest to our friends and contacts. So is it possible for us to include your news and photos of it at Haine-Saint-Pierre?

Secondly can you tell us why it was parked at there?

Best regards et amitiés

Chris

Editors note:

I have taken the news of the scrapping of coach 4104 and the uncertainties as an opportunity to review the history of these five coaches of the former VSOE reserve, you can read the story right at the beginning of this newsletter on page 3!

(DF)

New locomotive for the Alpine Classic Pullman Express from Dirk Frielingsdorf

As is well known, the four metre-gauge Pullman coaches As 1141-1144 are maintained by the **Verein Pro Salonwagen RhB** and used for special trips on the metre-gauge network of the RhB and neighbouring railways, which were only used by the CIWL for six months in 1931 as AB4ü 103-106 on the MOB. A more modern Ge 4/4 II 2nd series locomotive (no. 626) is now required as a train locomotive for an increasingly dense regular service, which is to be presented to the public on 17 September 2024 painted in the same ivory and cobalt blue colours as the four coaches. On 21 March 2025, the 11th anniversary of the death of Alby Glatt (1933-2014), the founder of the Nostalgie (Istanbul) Orient Express, the locomotive will be christened 'Alby Glatt' at a ceremony. Walter Finkbohner, former representative of the SBB-CFF in Italy and a former companion of Alby Glatt, will perform the naming ceremony.



Grafik: Michaela Hardmeier/Verein Pro Salonwagen RhB

For further information in the near future see <https://verein-pro-salonwagen.ch/>