

Flemmings Skriverier

CIWL

COMPAGNIE INTERNATIONALE WAGON LITS

*Spisevogne i Danmark 1945 - 1963.
I virkeligheden og i model.*



NR. 1.

MARTS

2023.

Forsiden.: P 923. med (HE) Hamburg Ekspres, ved "Dyndet" mellem Borup og Kværkeby stationer i 1952. Toget er på vej til København, efter maskinen følger to sovevogne type YT, en rejsegodsvogn litra EA 6001 – 6006 (RIC mærket). sidste vogn kunne være en CC vogn (Lokalvogn fra Korsør).

Foto.: Københavns Foto Service. Arkiv.: Danmarks Jernbane Museum.

Flemmings skriverier.:

Tjae, det er hvad jeg får lyst til at skrive om, inden for historisk jernbane og modeljernbane! En del vil være opdaterede artikler fra Mosebanen, andet vil være nyt om stort set alt muligt, inden for min interessesfære.

Artiklerne vil være opsat til printning i A4 format, på begge sider. Der er lavet en ekstra bred kant til hæftning eller limning.

Jeg vil anbefale 100/120 g. papir i CCC kvalitet, til for og bagside og 80/100 g. CCC kvalitet til indholdet.

Alle udgivelser er lavet som Pdf. Filer. Man kan frit downloade til eget brug! Billeder må som udgangspunkt ikke anvendes uden tilladelse fra fotografiernes ejere.

Kilder.:

- [Sove og Spisevogne i Danmark.](#)
- [De Blå Tog.](#)
- [Internationale tog via....](#)
- [DSB DRM.](#)
- [Discription du Matériel.](#)
- [La compagnie des Wagens - Lits.](#) La vie du rail 2009. G. Coudert, M. Knepper & P. Y. Toussiro.
- [Pullman in Europe.](#) Ian Allan Ltd. 1962. George Behrend.
- [Grand European Expresses.](#) Orell Füssli Verlag 1967. George Behrend.
- [Sleepers, Diners & Pullmans.](#) Trafton Publishing. 1995. Robert Sparks.
- [Internationale Luxuszüge.](#) Eisenbahn Kurier Verlag. Albert Mühl.
- Otto Dykstra.
- John Poulsen.
- Steffen Dresler.
- Jernbanen.dk [Link](#)
- Diverse kataloger fra Rivarossi, Jouef, France Train og LS Models.
- Egne notater.

Endvidere er der fotoleverandører, nævnt ved billederne. Alle leverandører vil jeg gerne rette en stor tak til, uden deres hjælp var denne historie ikke blevet til noget!

Links.:

At lave en god og altid aktuel link-samling er som at få en ko til at kravle baglæns op i et pæretre! At gøre det i et tidsskrift betyder at man laver et tidsbillede der nok er aktuelt den dag man laver den – men samlingen bliver altså hurtigt uaktuel.

[Nene Walley Railway.](#)

Wagonlits historie og database.

[The Pullman Society.](#)

Amerikansk side med "alt" om Pullman vogne.

[Coupe News.](#)

Side med omtale af Pullman, Wagonlits og modelomtale i tidsskrifterne "Coupe news" og "Pullmann & Cowl news".

Alt er lavet som Pdf filer til fri download - masser af spændende læsning

[Loco Revue.](#)

Stort Fransk modelbane tidsskrift med et stort forum, der er mange sider der handler om CIWL og international trafik. Herunder tre direkte links til gode tråde.

["Compositions CIWL"](#)

["Rame de voitures CIWL, Rivarossi"](#)

["Voitures Cowl Type Z"](#)

[WagonLits Forum.](#)

Et tysk forum med alt muligt om WagonLits i virkeligheden og i model, et godt forum! Især tråden der omhandler modelbane stoffet.

[Modelbane producenter.](#)

[L.S.Models.](#)

Der er jævnligt nyhedsbreve, ofte med nye varianter af CIWL vogne.

[A.C.M.E.](#)

Acme gør meget i internationale togsæt

[Artitec.](#)

[Hornby.](#) (Jouef, Rivarossi, Lima)

[REE Models.](#)

[Liliput.](#)

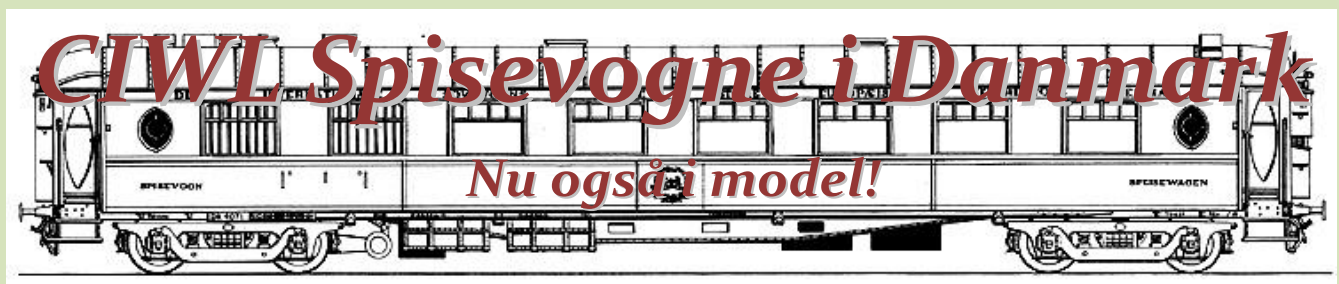
Hjemmesiden ligner noget der er lukket – men hvis man klikker på "PRODUKTE" øverst i højre side kan finde en liste over sortimentet.

[Roco.](#)

[Hobbytrain.](#) PT lukket?

[Heris.](#)

Hjemmesiden virker, men kommer der nogensinde noget frem?



Skønne modeller, men lidt oversete!

For snart en del år siden skete der det at interessen for personvognsmateriellet fik et vældigt opsving herunder CIWL sove og spisevogne, som altid startede interessen i Tyskland, Frankrig, Italien med flere. Alle mærkerne fandt ud af at der skulle "nye boller på suppen" Detaljer og teknik skulle forbedres.

Mærker som Rivarossi og Lima satte overliggen meget højere op og producerede store mængder af fint detaljerede CIWL vogne. Sammen med franske mærker som France train, Jouef og RMA (*Sidstnævnte var stort set ukendt i Danmark*) der var storleverandører af ikke bare CIWL vogne men også mange, især franske og belgiske vogntyper til de internationale tog. Desværre har min og mange andre danske modelbanefolks "opmærksomhed" på emnet CIWL modeller, ikke været så stor og da branchen heller ikke fattede særlig interesse for de blå vogne,

ja så skete der ikke så meget. I midtfirserne var der lidt sporadisk forsøg på at få gang i Jouef og France Train modeller her hjemme, men det holdt ikke længe. Rivarossi der havde været et stort mærke i tresserne i Danmark, svandt i løbet halvfjerdserne ind til "ingenting" i Danmark. Samme vej gik Jouef og Lima.

Først da engelske Hornby overtog de tre fabrikker, kom der lidt gang i sagerne. Det gjorde nu ikke den store forskel - de kom stort set ikke med i det relativt store (*danske*) modelbaneopsving i starten af halvfemserne. Mange af os havde vel også travlt nok med at spare op til alle de danske modeller. Vi vidste godt, at der var "nogle" sove- og spisevogne i deres programmer, men de var dyre og særdeles vanskelige at skaffe. Mig bekendt var der ikke rigtig nogen, der havde mod til at importere fra Rivarossi og Jouef i større stil.



WPS 4021. + WR 4103. + F 1273. Som TEE reserve stamme, på "Oostelijk Eiland" i Amsterdam, i 1957. det år de nye Ram 4 vogns motortog kun med 1 klasse, bl.a. overtog løbet og løbsnavnet "Etoile du Nord" fra CIWL vognene, lidt ydmygende for de fine vogne.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

Det var da kineserne åbnede for det man kunne kalde økonomisk "demokrati" at der for alvor kom gang i sagerne. Det kinesiske prisniveau gjorde meget muligt, med vestlig teknologi og kinesiske priser kunne man pludselig producere modeller i svimlende høj kvalitet og til tilsvarende lave produktionsomkostninger, det i ganske små oplag, det skabte voldsomme problemer for stort set alle de gamle producenter.

Det skabte også nye producenter, tilmed var det ofte folk der selv var ramt af modeltogbacillen,

der stod bag - jo det myldrede frem! En pæn del af producenterne måtte dog sande at det ofte var forbundet med stort besvær og udgifter at få fabrikkerne til at gøre tingene rigtig.

Et af de nyere firmaer er LS Models, de laver modeller i små oplag og kun i det antal der bliver forudbestilt, til gengæld laver de et utal af vogntyper fra diverse europæiske land og da de omsider begyndte at lave de blå CIWL vogne, var vi da flere der omsider vågnede op....



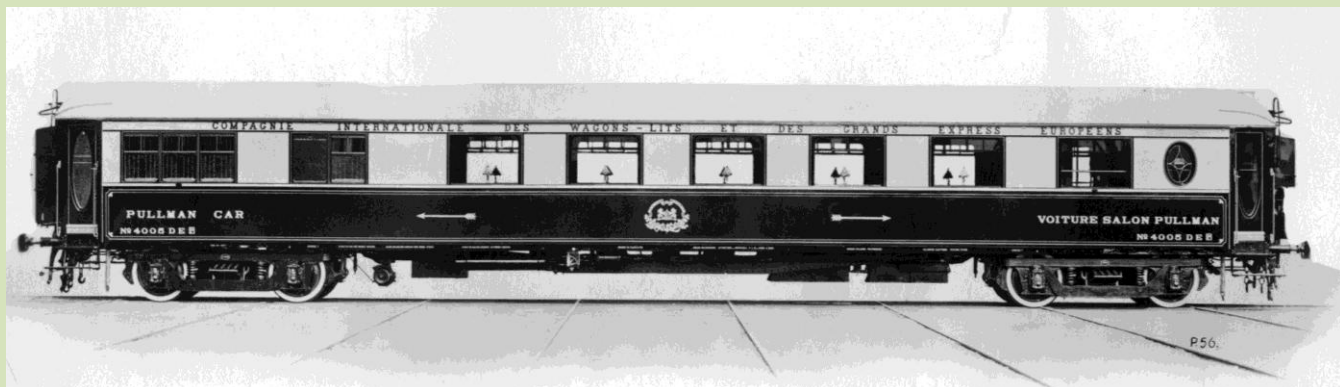
Køkkensiden af 4103. Bemærk at når en vogn ikke var i brug, så var gardinerne som regel trukket for / ned. Det blev gjort for at beskytte interiøret.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

Prisen herfor!

I de senere år er det smerteligt gået op for mig, hvad jeg egentlig er gået glip af! Efter at engelske Hornby overtog Jouef, Lima og Rivarossi har udvalget af CIWL vognene desværre været noget nedprioriteret, her i de senere år. Jeg vil ellers mene, at markedet er særdeles attraktivt da priserne på brugt markedet er ofte svimlende høje, hvilket er en god indikator for efterspørgslen!

Under min research om emnet er jeg på det nærmeste blevet lidt rystet over den mængde af modeller, de tre mærker har haft i programmet og at det her i landet er sket uden nogen videre opmærksomhed. Rivarossi er det mærke, der suverænt har lavet flest, alene for emnet Pullmanvogne (*salon- og restaurantvogne*) har de ud af 6 grundmodeller lavet mindst 77 varianter!!!



WSPC 4005 "Flèche d'Or" med køkken, her i den oprindelige Pullman bemaling, brun / creme hvid. Efter ommaling til helt blå vognkasse og ændring af interiør, kørte vogntypen herhjemme i halvtresserne.

Foto.: Wagon Lits. Arkiv.: Banebøger.

Årsagen til det i nyere tid, lidt tøvende udbud skal måske findes i, at de nuværende rettighedshavere (*Wagon Lits Diffusion*) til CIWL, Wagon Lits navnet, og alt hvad der hører til, har en særdeles kontant holdning til andres brug af disse. De betragter ikke modeller med deres bomærker og påskrifter, som en god og gratis reklame, men som en vej til cool cash!

LS. Models, der jo i høj grad, gør det i CIWL vogne, udgav i starten af 2014 et dejligt katalog med udgivne og kommende modeller.

På omslagets inderside fortæller man lidt om projekterne, blandt andet om den "royalty" de

skal betale for at få rettigheder til brugen - det kan nok få en og anden til at tabe pusten. Der forlanges 10% af salgsprisen, dog minimum 20.000 Euro om året! (i runde tal 150.000 gode danske kroner).

Det er altså mange vogne, der skal sælges bare for at dække afgiften, så mon ikke vi skal være glade for, at der overhovedet kommer nogen CIWL modeller fra LS Models eller de andre fabrikanter. Det kunne også sagtens være forklaringen på, at Roco aflyste deres ambitiøse NOIE projekt. Det er synd og skam, når pengene styrer så hårdt.



Leveringsfoto 1926, af WR 2862. Fra en serie på 15 vogne (2852 - 2866), den er magen til 2968. Se modelbilleder af 2867.
Foto.: CIWL. Arkiv.: Banebøger.

Lidt om Pullmanbegrebet!

I England havde man fra starten af tyverne "masser" af Pullman vogne i drift, både i eksisterende tog og i hele tog, som "Brighton Belle" der udelukkende førte Pullman vogne.

Disse tog var en stor succes, og det er klart, at Lord Dalziel, daværende topchef for CIWL og med betydelige interesser i Pullman firmaet, blev manden, der introducerede Pullman konceptet til de velhavende, rejselystne Europæere. Disse vogne var først og fremmest udstyret med en overdådig luksus, selv den billigste klasse (*Etoile du Nord*) lå langt over, hvad man ellers

kunne finde af luksusvogne: Tæpper på gulvene, magelige velpolstrede stole, ædelt træ, der var af høj håndværksmæssig kvalitet. Dertil kom, at køreegenskaber og lyddæmpning var i særklasse, når man sammenligner med den almindelige standard for personvogne i Europa i midten af tyverne. Man var i teten - var man. Succesen med de engelske Pullmanvogne var ikke til at tage fejl af, og efter at have kørt med engelske vogne i omkring et årstid startede de mange leveringer af Pullman-vogne til det europæiske fastland i 1926.



Den oprindelige bemaling af "Flèche D'Or" vognen, Rivarossi 3628. WSP 4018. Rivarossi.

Alle Pullmanvogne, leveret i tyverne, var brune og cremehvide efter samme mønster som i England. Trediverne bragte krisetider og betød væsentlige indskrænkninger i driften, mange tog indstilledes helt. Det betød, at forholdsvis mange af de næsten nye vogne måtte indsættes til

andet og ofte lidt mere ydmygt arbejde. De undergik en del ombygninger, tilpasset de nye betingelser / behov, og fra 1932 ændredes bemalningen af Pullmanvognene fra Brun/Cremehvid til Blå/Cremehvid, man skulle stadig kunne se, at vognene var noget ganske særligt.



Samme vogntype, nu med den blå/cremhvide bemaling, de fik fra 1932. Rivarossi (hornby) 3633. WSP 4029. Foto.: Rivarossi.

Udbruddet af 2. verdenskrig satte en stopper for alle Pullman aktiviteter. Efter krigen var Pullman begrebet blevet decimeret ret kraftigt og i hvert fald kun en skygge af fordums storhed. Endnu en gang måtte Pullmanvognene tilpasse sig, og mange blev malet ensfarvede (*helt blå*) som alt det øvrige materiel. Da man i 1957 oprettede TEE, Trans Europ Express, var det endegyldigt slut med de sidste rigtige Pullmanløb, und-

tagen i Italien, hvor man stadig kunne finde vogne i det blå /cremhvide farvede liber. TEE overtog bl.a. eksprestoget "Etoile du Nord" (*Nordstjernen*) fra CIWL. Der som et lille plaster på såret, stillede CIWL en reservestamme bestående af tidligere Pullmanvogne, til rådighed for de fine nye Ram TEE-tog. Her i blandt WR 4103 som lige efter krigen havde en kortere karriere i Danmark med Nord Express.



Allerede efter WW2 ændrede CIWL atter bemalningen af Pullman vognene til det skema de øvrige vogntyper var bemalet efter. Rivarossi (Hornby) 3625. WR 4095. Foto.: Rivarossi.

Nåh sådan! & det der er rart at vide.

Der anvendes en del bogstaver i forbindelse med de forskellige vogne. Det er de officielle betegnelser CIWL brugte, og der er måske nogen, der, som undertegnede, var/er lidt længe om at fange ideen med disse bogstavkombinationer!

For dem (og I andre må gerne kigge med!) laver vi lige en hurtig gennemgang.

Kun på sovevognene var der et litra eller rettere type bogstav (-er). Pullmanvognene havde typenavne efter hvilke tog, de blev bygget til (*i hvert fald de vogne jeg har valgt at behandle*).

I denne artikel optræder der tre typer Pullman vogne:

"Etoile Du Nord": Salonvogne med køkken, vognene havde 9 store vinduer i vognsiden og førte 2. klasse. Den tilsvarende vogn uden køkken har formentlig aldrig været i Danmark. Denne type vogne fremførtes af eksprestoget "Etoile Du Nord" (*Nordstjernen*), der kørte mellem Paris og Amsterdam.

"Flèche d'Or": Salonvogne med og uden køkken, vognene havde 8 store vinduer i vognsiden og førte 1. klasse. Vognene af denne type blev oprindeligt bygget til eksprestogene mellem Paris og London, der bar navnet "Flèche d'Or/Golden Arrow."

WPC 2839 – 2841: Spisevogn med køkken. Vognene er oprindeligt lavet som supplement til de øvrige vogne i "Südex" togene. Vognene var noget anderledes end øvrige Pullmanvogne, bl.a. havde de ikke de meget karakteristiske ovale Pullmanvinduer, hverken i vognsiderne eller dørene. Disse var ellers et meget tydeligt kendetegn.

"Cote d'Azur": Førte en særlig fornem 1. klasse. Vognene havde kun 7 store vinduer, meget store polstrede stole og kun to pladser i bredden. Vognene fandtes som **WSP** og **WSPC**.

Det var den ypperligste luksus, som Wagon Lits kunne præstere. Så vidt jeg har kunnet finde frem til, har denne gruppe vogne aldrig kørt i Danmark. De nævnes, fordi de bortset fra vinduernes antal, meget ligner de to andre typer salonvogne i **"Etoile du Nord"** og **"Flèche d'Or."** Det er meget nemt at forveksle de forskellige typer med hinanden. Netop antallet af store vinduer er den væsentligste synlige forskel, når vi snakker model, på de to (*tre*) typer vogne. Det er vigtigt, at man holder styr på det antal, når / hvis man bevæger sig ud på det "grå marked" for at finde drømmevognen, det er surt at få den

forkerte og det er ikke altid lige nemt at se forskel, på billederne af svingende kvalitet.

Lad os kikke lidt på disse kombinationer af bogstaverne, som i starten kan virke lidt uforståelige, men de er faktisk helt logiske.: Oprindeligt var det to betegnelser **WSP**: Voiture Salon Pullman. **WSPC**: Voiture Salon Pullman Cuisine (*Køkken*). Ved senere ombygninger / omdannelser, hvor saloninteriøret ofte blev udskiftet med et mere beskedent møblement, ændredes bogstaverne til **WR**: Voiture Restaurant.

For at fuldstændiggøre emnet, hed sovevognene **WL**: Voiture Lits og pakvognene **F** for Fourgon. Brugen af **W** i stedet for **V** synes at hidrøre fra navnet Wagon Lits, eller også er det et sprogligt fænomen, for jeg har set officielle papirer, hvor både **V** og **W** er anvendt. Endelig var der en stor del af CIWL-spisevogne, der ikke havde noget med Pullman konceptet at gøre. Jeg må, hvor smerteligt det end er og i sandhedens navn, hellere slå fast, at det nok var de almindelige vogne, der kørte mest i Danmark, og Pullmanvognene der var her en gang imellem. Undtagelsen er **WR 4071**. Den blev anvendt i Danmark fra 1938 til omkring 1962.



Ukendt R maskine med Nord Express på Fyn, i retning mod Fredericia. 1953. Første vogn efter maskinen er spisevogn af "Rumæner typen" Den kunne næsten se ud som den er tofarvet, det må / kan skyldes en delvis oplakering af vognsiden.

Foto.: William Dancker-Jensen. Arkiv.: Banebøger.

Nu vi er i gang, så lad os tage produktionsstederne med. Forkortelser er anvendt:

- **BRC.** Birmingham Railway Carriage & Wagon Co. Ltd. England.
- **Dyle.** Dyle & bacalan. S. A. Frankrig og Belgien.
- **Metropolitan.** Metropolitan Cammell Carriage & Wagon Co. Ltd. England.

- **Nivelles.** Les Ateliers de Construction Metallurgiques S.A. Belgien.
- **CGC.** Cie Generale de Construction. Frankrig. Underafdeling af CIWL.
- **Reggio.** Società Anonima, Officine italiane. Reggio Emilia.
- **Astra.** Astra, Arad.
- **Ganz.** Usines Ganz, Budapest.

CIWL Stål byggede Spisevogne stationeret i Danmark 1946 - 1962.

WR	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
2700																	
2840																	
2968						?	?										
3694																	
3695						?	?										
3696							?	?									
4008											02.03.						25.06.
4043																	
4045																	
4057																	(-1963)
4071	(1938)																
4078																	
4079						?	?										
4080																	
4086																	
4103																	
4201																	
4202																	
4203																	
4204																	
4205																	
4206	(1943)																
4207																	
4209																	
4212																	
4242																	
4243																	(-1964)
4244																	
4245																	
4246																	
4247																	(-1963)
4248																	
4249																	
	Stationeret i Danmark.					Periodevis i Danmark					? Ingen dokumentation på tilstedeværelse						



E 983 med tog 36 Nord Express i august 1952. Billedet er taget lige uden for Korsør omtrent der hvor motorvejen i dag krydser jernbanen. Rejsegodsvognen har en fornem fortid, idet de var lavet specielt til de fine Rheingold tog DR Spw4ü-28. Herefter følger hele 3 CIWL sovevogne, type Y, herefter 3 siddevogne og til sidst en enlig sovevogn.
Foto.: Københavns Foto Service. Arkiv.: Danmarks Jernbane Museum.

Nogle muligheder i model.

Lad det være sagt med det samme, denne artikel gør ikke, med streg under ikke, krav på at være en komplet oversigt over, hvad man kan finde af modeller af spisevogne til brug på danske modelbaner.

Det er en rimelig komplet oversigt over de vogne der har været stationeret i Danmark. Ud fra hvad jeg har kunnet finde i diverse bøger, gamle kataloger, lister og notater giver jeg mit bud på modeller der med lidt eller meget arbejde (*ombygning / maling / påskrifter*) kan bruges til at gøre det ud for en spisevogn stationeret eller der har kørt i Danmark.

Det nemmeste vil jo være at finde en model, der er lige til at sætte på sporet, men mig bekendt er der ikke nogen af fabrikanterne, der har valgt forbillede ud fra et dansk hensyn. Ved et rent lykketræf er der dog nogle modeller, der rammer et nummer, der har kørt i Danmark! Det er ret sjældent muligt at finde en model med det rette nummer, eksempelvis har det taget mig næsten et år at finde Rivarossimodellen af WR 4008. I de fleste tilfælde må vi som minimum ud i noget med en omnummerering og ofte også noget med lidt ombygning og maling. I de tilfælde, hvor der er sammenfald mellem forbilledets nummer og modellens, vil jeg angive dette, ved det pågældende nummer.

Stationeret i Danmark, betyder, at vognen var registreret i CIWLs danske afdeling, der for spisevognenes vedkomne hørte til i Nyborg, og sovevogne hørte til i København. Disse vogne havde som hovedregel delvist danske påskrifter. Nede på bunden af vognsiden sad RIC pladen. (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*). Der kunne man bl.a. se, hvor vognen måtte køre, hvilke overfarter og hvor vognen blev vedligeholdt, eksempel: **DK 4243**. Det betyder altså, at vognen blev vedligeholdet i Danmark (*DSB's værksteder*), og ikke hvor vognen var hjemme-hørende.

Alternativt kan man vælge at se stort på, hvilket nummer vognen har og så bare gå efter, om typen har været i Danmark. Det har en meget stor del af CIWL vognene været (*især sovevognene*). Egentlige gæsteoptrædener, som der helt sikkert har været en meget stor del af, kan være svære, for ikke at sige umulige at dokumentere eller afvise. På den anden side vil et foto taget i Paris, Rom eller "langt ude i ødemarken", hvor man kan se løbsskiltet på vognen, hvor der eksempelvis står "Nordexpress" på og har dansk, svensk eller norsk destination, ja så kan vi nok godt gå ud fra, at den har været en tur eller to igennem Danmark. Endelig vil et foto af en "outsider" (*som WSPC 4103, i 1946*) i Danmark, jo være et

vældigt godt bevis på, at individet har kørt, i hvert fald denne ene gang, i Danmark.

En anden kendsgerning man er nødt til at forholde sig til, er det kedelige faktum, at i skriven-de stund (2020) er der ikke meget af det, jeg beskriver, der bliver produceret, og jeg er ret sikker på, at der er ingen forhandlere, der har noget "nyt" på lager af det ældre Rivarossi / Lima - der er støvsuget! Vi er henvist til brugtmarkedet, og der er ofte langt imellem de gode ting. Jeg har brugt/bruger ebay og har en overvåget søgning på "Orient Express" i hele Europa via den tyske ebay, så kan jeg læse hvad der står! Indtil nu har jeg "fanget" 5 meget fine vogne til en rimelig pris, portoen skæmmer lidt, den ligger mellem 15.- og 20.- €. Jeg er overordentlig tilfreds med forløbene af handlerne, og det er ret spændende at deltage i budene.

Man bør ubetinget gøre sig selv den tjeneste at sætte en max. pris, som man vil betale, skrive det ned og holde fast i sin beslutning. Man kommer nok til at vinke farvel til et par drømmemodeller på den konto, men guld kan altså sagtens købes for dyrt.

Jeg havde længselsfulde kig efter en vogn, Jouef 532200. WSPC 4099, den ønskede jeg mig særligt meget, fordi den er perfekt i oprangeringen (*omnummereret til 4103*) af den første NordExpress efter krigen i 1946. Jeg havde sat 92.- €. som max. Den gik for 124.- €. Ugen efter gik en magen til for 93.- €. inkl. porto. Jeg har nu fået købt vognen til 91.- €. Der er jævnligt en til salg, priserne svinger dog ganske meget.

Hvis man kigger i LS Models fine CIWL-katalog, kan man se, at de i 2014 og 2015 tog hul på spise og salonvognene. Ud over, at det er gudeskønne vogne, er det i første omgang ikke vogne, der er interessante i dansk sammenhæng. Pullmanvognene er af "**Cote d'Azur**" typen og den anden af en serie (WR 3341 - 3360), som der ikke har været vogne af i fast løb her i landet. Længere ude i fremtiden er der vogne af både "**Etoile du Nord**" og "**Flèche d'Or**" typerne på vej. De er meget mere interessante for os - set med danske øjne. Med "lidt" anvendt fantasi kunne man nemt forestille sig en færdigmodel af "Gedservognen" 4071 og flere andre. Flèche d'Or typen var den Pullmanvogn, der var suverænt flest individer af i Danmark (9 stk.) - ideen er hermed givet videre!

I denne gennemgang har jeg valgt at koncentrere mig meget om halvtredserne, dels fordi jeg har min egen interesse i de år, dels fordi emnet faktisk er ganske enormt, jo mere man "roder" i bunkerne jo mere dukker der frem! Jeg ved godt, at der tidligere og i starten af epoke III var en

lille sjat skønne trævogne i Danmark, men jeg er slet ikke nået hertil på det modelmæssige område - endnu! Så her må jeg henvise til den nye og aldeles pragtfulde bog: **"De blå tog"** om sove og spisevogne i Danmark fra Banebøger, se anmeldelserne i Mosebanen nr. 52. Her kan man få styr på historien/typerne og sammenligne med udvalget af modeller på markedet fra Liliput, Trix, Märklin og Hobbytrain. Bogen vil også være uundværlig, hvis man går i krig med nogen af opgaverne i denne historie.

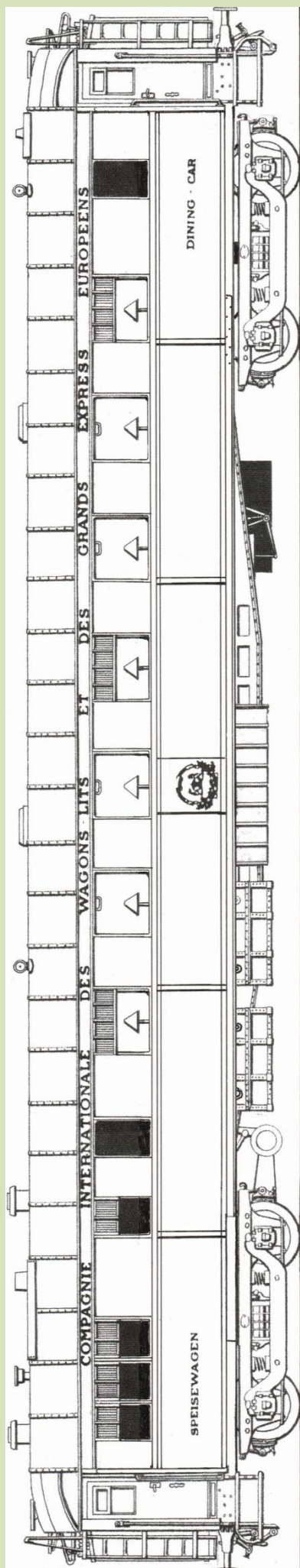
Desværre må man også se i øjnene, at de fine bordlamper i Rivarossi / Jouef vognene, så vidt jeg har kunnet finde ud af, for en dels vedkommende er fjernet ved ombygningerne, endelig ser det ud til at man efter krigen i større stil har fjernet dem. I Danmark er eneste undtagelse jeg har set er den uombyggede 4103 i 1946, senere foto hvor Pullman vogne er blevet ommalet viser, at lamperne er væk. I det hele taget skal interiøret i modellerne af Pullman vognene ofte modificeres ret kraftigt.



R 963 med Paris Express, tog 47 ved Bred på vej mod Padborg 1952. Togets oprangering er vældig interessant, bagfra er det WR 4045, Rapide nord bagagevogn, Rapide nord 3 klasse, DSB CA 1001 -1024, CC vogn, DB? og til sidst en DB "Schürzenwagen" C4ü-36a, lige efter maskinen. Et fint tog på bare 7 vogne.

Foto.: Københavns Foto Service. Arkiv.: Danmarks Jernbane Museum.





CIWL WR nr. 2700.

Gangside. →

← Køkkenside.

Tegning.: Steffen Dresler.

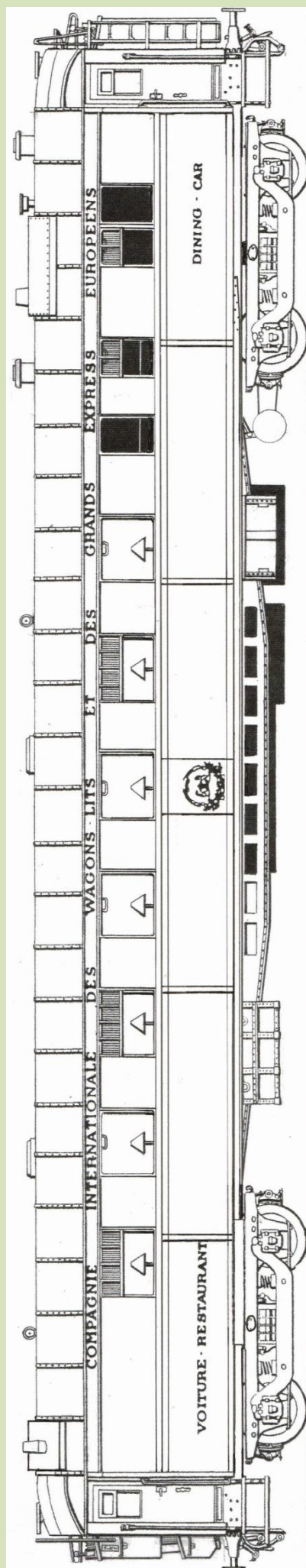
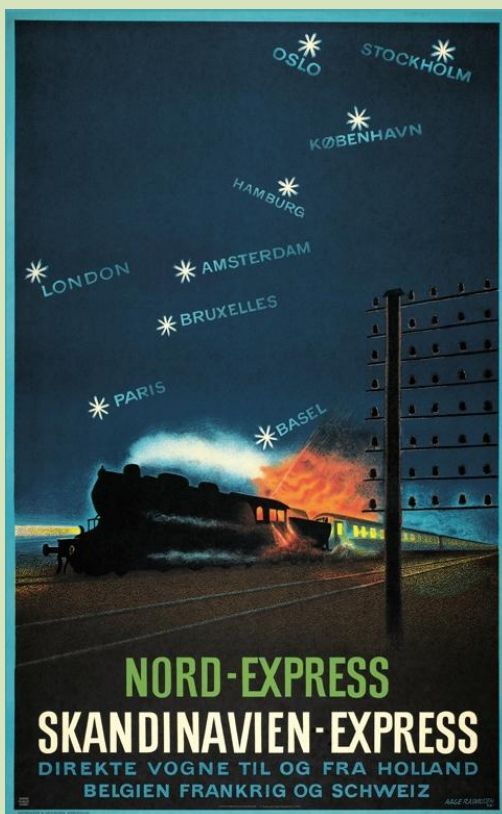
Byggeår.: 1926.

Længde over puffer.: 23.450 mm.

Bogietap afstand.: 26.000 mm.

Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.

Vognvægt.: 52.000 Kg.



WR 2700. Bygget 1926 af BRC. Birmingham, England. Som type "WR Presidentielle" eller "Type Spéciaux" det var den anden stålspisevogn Wagon Lits fik lavet.

Den blev bygget hovedsagligt til brug for den franske præsident indtil 1938, hvor den blev af-

løst af en nyere vogn (WR 3360) Fra 1938 kørte den som almindelig WR med 42 pladser og den oprindelige deling af de to saloner (5 + 2 *fag*) forblev uforandret.

Vognten kørte i Nordpilen fra 1960 - 1962? Vognten overgik i 1962 til SNCF.



WR 2700 i 1965.

Foto.: M. Mertens. Arkiv.: Otto Dykstra.

I model er det forholdsvist nemt at finde Jouef vognen katalog 5300. Det er en gammel traver, men da den skal have nye påskrifter, detaljer og maling, gør det ikke så meget at forlægget er lidt bedaget!

De har den fordel, at de er forholdsvis billige at anskaffe sig og nemme at finde, ofte i uåbnet

pakning – til gengæld skal der nye hjul til, monteres kortkoblinger og en masse små detaljer til almindelig forskønnelse af modellen. Største ulempe ved vognen er at den gule bemaling sidder afsindigt godt fast – det ville være dejligt hvis man kunne nøjes med at sætte nye påskrifter på vognen.



En ret så gammel Jouefvogn med katalog nummer 5300 er stort set "lige i skabet" til at lave WR 2700 af.



WR 3348 Type 56. fra LS. Models. Også her er ligheden med WR 2700 til at få øje på, faktisk er det mest vinduer med eller uden, Bricards der afviger.

Alternativt til Jouef vognen, er modellen af WR 56 fra LS Models også et godt bud på en WR 2700. Umiddelbart ser det ud til at en omnummerering kan gøre det, der er lidt afvigelse i hvilke vinduer der har og hvilke der ikke har

Bricards, på modellen og i virkeligheden. Det meste kan klares ved at bytte lidt rundt på vinduerne, dog kommer man til at mangle et smalt køkkenvindues glas med bricards. Til gengæld skal man "bare" omnummerere til 2700.



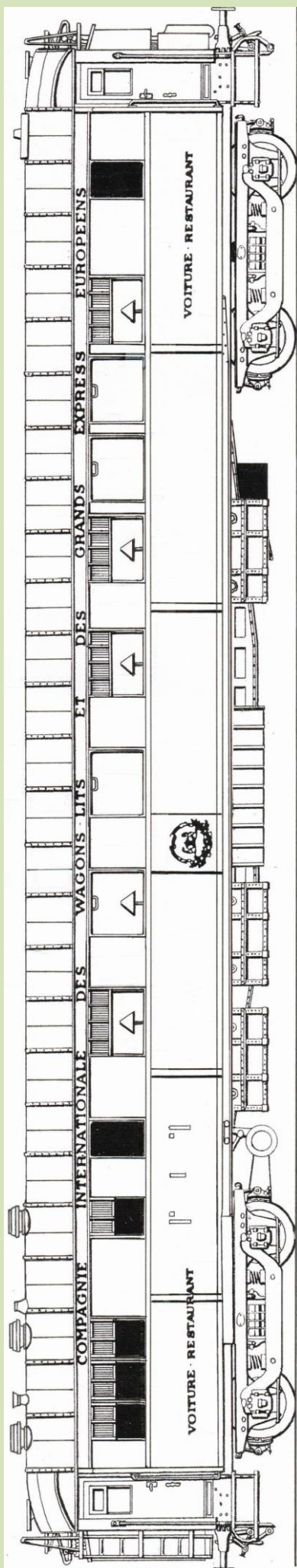
Korsør, september 1949. NordExpress er ved at blive kørt ombord på Færgen Sjælland. De tre vogne er Franske "Rapide Nord" vogne. De rejsende behøver ikke at tørste under overfarten, der holder lastvogne fra Tuborg, Stjernen og Carlsberg depoterne!

Foto.: Københavns Foto Service. Arkiv.: Danmarks Jernbane Museum.



På dette dejlige billede fra Nyborg station ca. 1950, ses CIWLs danske spisevognsdepot, der i øvrigt er Nyborgs første station. På sporet foran bygningen holder der tre spisevogne, alle er så vidt jeg kan se af samme serie WR 4242 – WR 4249.

Foto.: Sylvest Jensen. Arkiv.: Det kongelige bibliotek.

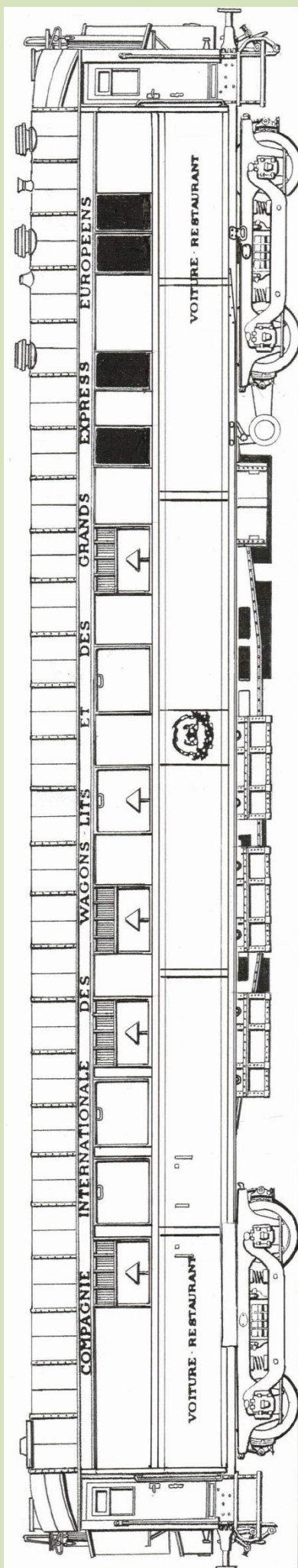


CIWL WR Nr. 2840, 2841.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.:	1926.
Længde over puffer.:	23.450 mm.
Bogietap afstand.:	16.000 mm.
Akselafstand i bogie.:	2.500 mm.
Vognvægt.:	52.000 Kg.



WR 2840, 2841. Bygget 1926 af Dyle i Bordeaux, Frankrig. som WPC 2840 i beige/brun bemaling og var altså Pullman vogne. Allerede i 1930 blev vognen bygget om til WR og malet blå.

WR 2840 var ud af en meget lille serie (2839 - 2841), der blev bygget som forstærkningsvogne til Süd Express togene, der hovedsageligt bestod af Pullman "Süd Express" typerne WSP 2737 - 2742 (uden køkken) og WSPC 2743-2748 (med køkken), begge serier blev bygget af "De Dietrich" i 1926.

I 2839 - 2841 var den indvendige opdeling (oprindeligt) med køkken i den ene ende, en salon i midten med 12 pladser og en salon i den anden vognende, med 8 pladser. Efter ombygningen var der to spiserum med i alt 42 siddepladser. Man havde altså mere end fordoblet kapaciteten i vognen - på bekostning af de skønne polstrede stole!

2839 - 2841 havde det særlige kendetegn, at de af en eller anden grund, ikke var udstyret med de typiske ovale Pullman vinduer i vognsiderne og døre.

2840 kørte i Danmark i 1956 som reserve i *Nordpilen*. Vognen angives til at være anvendt til omklædningsvogn for personalet i Nyborg? 1961 - 1963 og endelig solgt til ophugning i 1966 (i Danmark?). 2841 er registreret for en rangerskade august 1948 i Nyborg, så den har været i Danmark, mindst en gang!

I model havde det for snart mange år siden dengangne France Train en model under katalog nr. 300 en model af WR 2840. Jeg følte mig dog ikke helt overbevist om, at den var helt korrekt, idet fotoet af katalog nr. 301 udviser 8 store vinduer med samme indbyrdes afstand og intet lille vindue længst til højre. 2839 - 2841 havde

også 8 store vinduer, hvoraf de fire længst til højre havde væsentlig mindre indbyrdes afstand og et lille toiletvindue længst til højre. Min fornemmelse sagde mig, at WR 2840 var lavet på samme model! I den forbindelse efterlyste jeg et evt. foto af katalog nr. 300. France Train modellen af WR 2840 - det fandt jeg så - med en del røde ører må jeg jo så hellere tilstå at jeg gjorde stor uret mod firmaet, modellen er faktisk meget korrekt!

Efter meget lang tids søgen, er det endelig lykkes at købe en WR 2840 til en fornuftig pris, hvilket har været en udfordring da netop 2840 tilsyneladende er en sjælden model og selv om man kan nok og med rette anføre, at den ikke lever helt op til vore dages detalje finhed, så holder den ofte nogle ganske høje priser på ebay - tit i nærheden af de 100 €, det synes jeg et godt stykke over hvad jeg vil give, en pris omkring 50 - 60 € finder jeg mere passende.

Tålmodighed belønnes ofte, med andet end lang ventetid - så nu er jeg den (*lykkelige*) ejer af en France Train model af WR 2840. I øvrigt findes vognen som byggesæt med vognnummer 2839 men stadig katalog nr. 300! - Ingen sagde det skulle være nemt!

Tidligere omtalte Jouef 5300 spisevogn kan anvendes til en 2840, 2841, dog kræver det en større ombygning af begge vognsiders vinduer idet afstanden mellem de 4 af de store vinduer skal mindskes og der skal yderlig indsættes et lille vindue efter de fire tætte vinduer i køkkensiden af vognen.

Alt det gøren og laden på begge vognsider, stiller også krav om en hel ommaling af modellen - så nogen lille opgave er denne ombygning altså ikke.



WR 2840. her visende gangsiden, Ålborg 1956. Her ses den mindre afstand mellem de fire første vinduer, i venstre side af vognen.
Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



WR 2840. i Landy, oktober 1954. Køkkenside. Bemærk at de fire fjerneste store vinduer sidder med væsentligt mindre indbyrdes afstand.
Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



Katalog nummer 300. fra France Train WR 2840. Øverste foto viser vognen fra gangsiden, man ser tydeligt at de fire vinduer, længst til venstre, med meget mindre indbyrdes afstand. Nederste viser køkkensiden, modellen ser lidt "massiv" ud – men det gør forbilledet faktisk også, se foto øverst på siden.



WR 2968. har kørt i Danmark fra 1950 - ? I model kan man finde WR 2867 fra Rivarossi, katalog nr. 3526, forholdsvis tit på auktioner, og ofte til en fornuftig pris. Den har et "par år" på bagen, hvilket bl.a. ses på bordlamperne. De er meget lave, senere fik de lidt højde, det løfter

udseendet en hel del. Som Rivarossi – Hornby model er der kommet en opdateret model, katalog nr. 4155 som WR 2871, her er detaljerne skam i orden. WR 2968 kan også laves af disse modeller, da de to serier spisevogne, 2867 - 2881 og 2968 - 2982, stort set er ens udvendigt.



Rivarossi modellen af WR 2867. Øverst er det køkkensiden og næste side er det gangsiden.



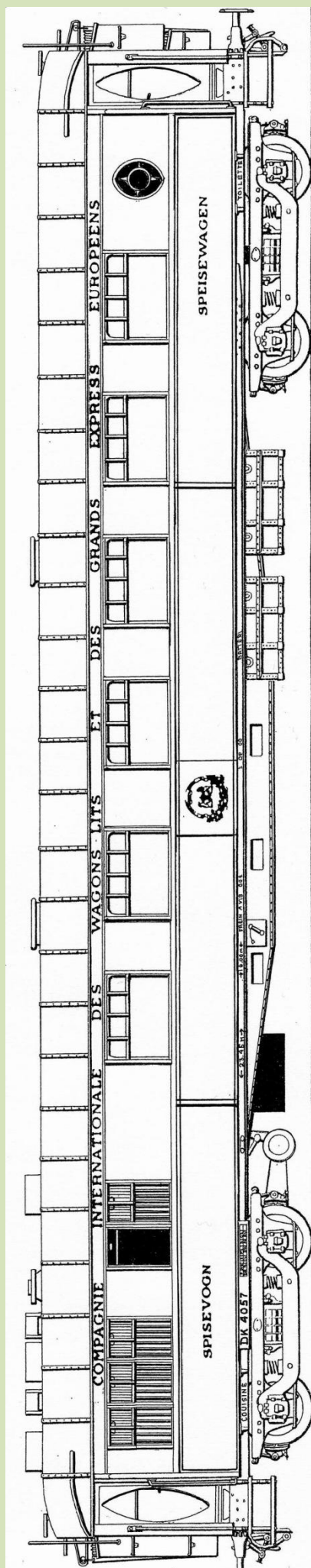
Ikke 2968, men 2975. Den er fra samme serie som 2968 og er i princippet magen til 2968. Billedet er taget i Lugano i august 1964. Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

WR 4008. "Flèche d'Or" type, bygget af BRC, ud af en serie på 15 vogne, 4001 – 4015, alle leveret som WSPC med køkken. Spisevogn. 29+12 pladser. Omdannet 1935 i "St. Denis" til WR, (*kupe modsat køkken sløjft*) stadig med 41 pladser. Vognen blev anvendt i Danmark 1956-62. Ved et sjældent lykketræf, har Rivarossi valgt at lave en udgave med det rigtige nummer (4008) på vognen. dels i den originale brune / creme-

hvide bemaling, dels i en helt blå udførsel, sidstnævnte er lige den udførsel vi leder efter og har katalog nummer 3511, og blev produceret i 1992. Det glade budskab er, at Rivarossi vognen er særdeles tro mod forbilledet, selv de noget sparsomme gule stafferinger på modellen er helt korrekt. Det hvide tag er også rigtigt, men den kan med fordel gøres mere afdæmpet, man har skiftet samtlige ventiler på taget ud. (*som altid*)



WR 4008, fra Rivarossi katalog nr. 3511. En meget korrekt model, og så er det en model med en dansk historie. Taget er meget hvidt, men da udstyret (diverse ventiler) skal have en overhaling (nye ventiler) kan man benytte lejligheden til at dæmpe den hvide farve, taget var meget lyst. Emblemet virker lidt massivt, lidt patina kunne gøre underværker.

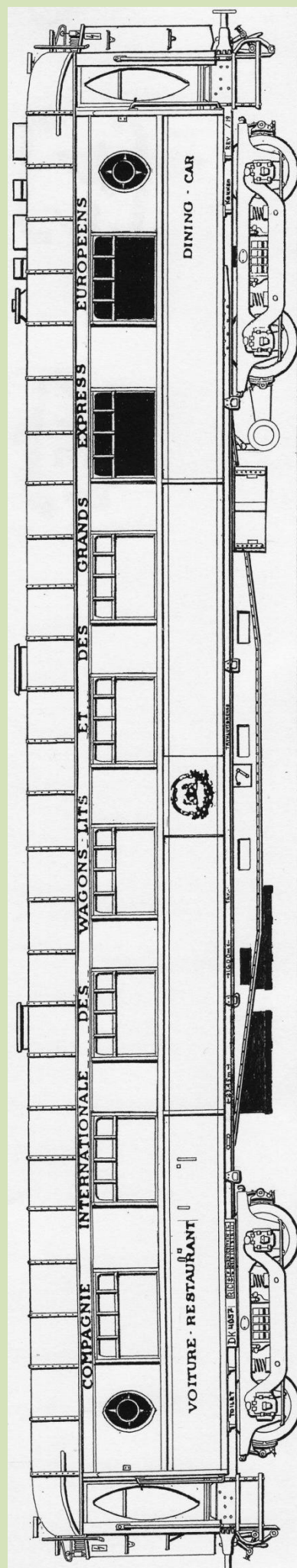
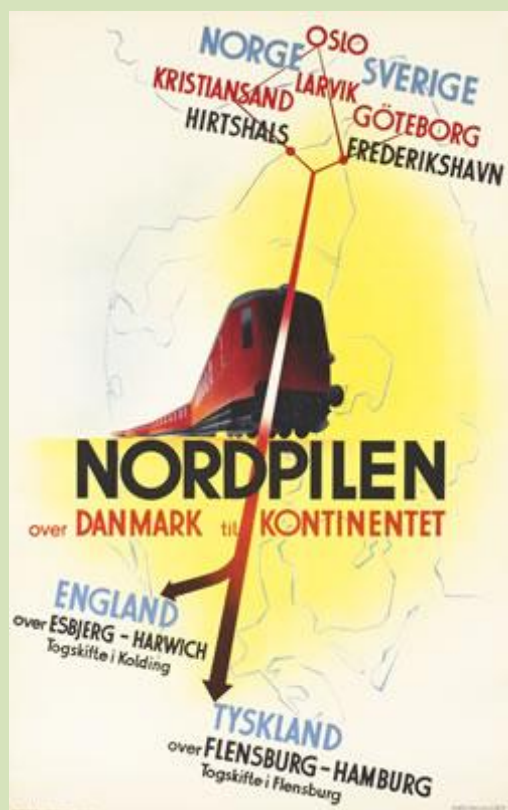


CIWL WR Nr. 4008, 4057.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.: 1926.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 52.000 Kg.





WR 4008 i Amsterdam Maj 1951. Vognen har delvis hollandsk/tyske påskrifter, det betyder, at den er stationeret i Holland. Netop vogne fra det Hollandske depot var ofte i Danmark. De "trækfri" anordninger, der sidder øverst i de store vinduer, mangler på to vinduer. Man fjernede 2 på hver side og på alle ex Pullman vogne, efter ombygningen.
Foto.: W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

WR 4057. "Flèche d'Or" type, bygget af CGC, ud af en serie på 15 vogne, 4051 – 4065, alle leveret som WSPC med køkken. Spisevogn 28 + 6 pladser. Omdannet 1935 i "St. Denis" til WR, (kupe modsat køkkenen sløjfet).

Vognen erstattede WR 4071, da denne blev taget ud af drift i 1962. kørte til spisevognsdriften ophørte i 1963.

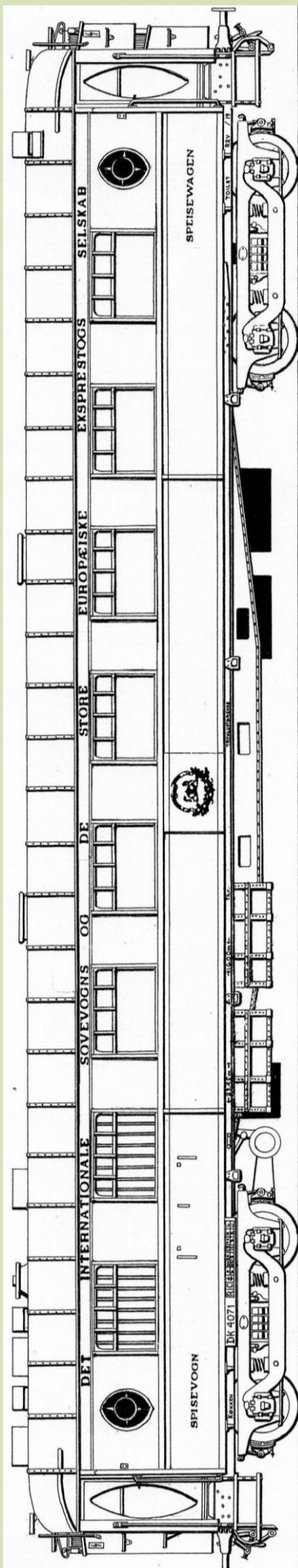
Følgende katalog numre er alle muligheder, for med lidt "knofedt" at skabe WR 4057.:

3529. 3530. 3640. 3532. 3533. 2467. 3634. 2504. 2523. 2457. 3629. 2460. 2516. 2524. 3641. 2483. 2489. 2485. 2490. 3527.

De blå malede udgaver vil (selvfølgelig) være at foretrække, da man formodentlig kan nøjes med et nyt nummer og evt. lidt pletmaling.



WR 4071 i Fredericia, ca. 1956. Selvom den er godt snavset, kan man stadig se dens fine herkomst. 4071 havde en meget lang karriere i Danmark: 24 år!
Foto.: Hans True. Arkiv.: Banebøger.

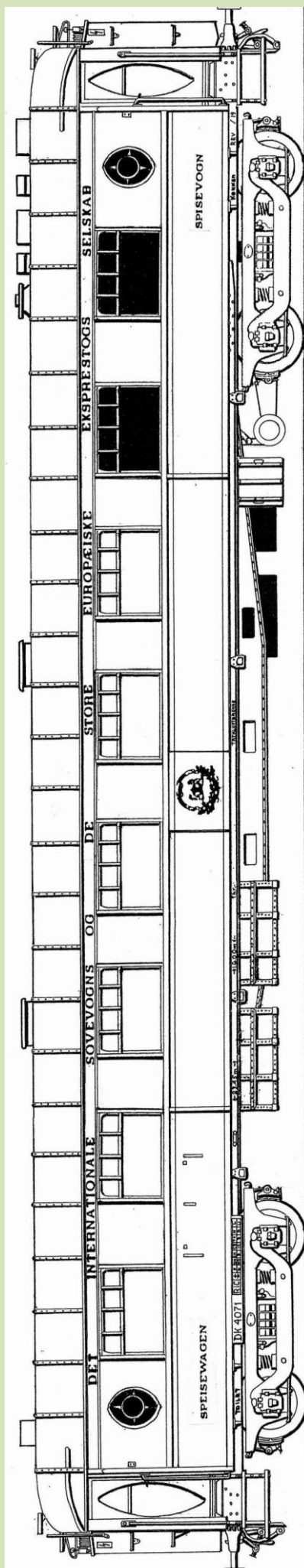
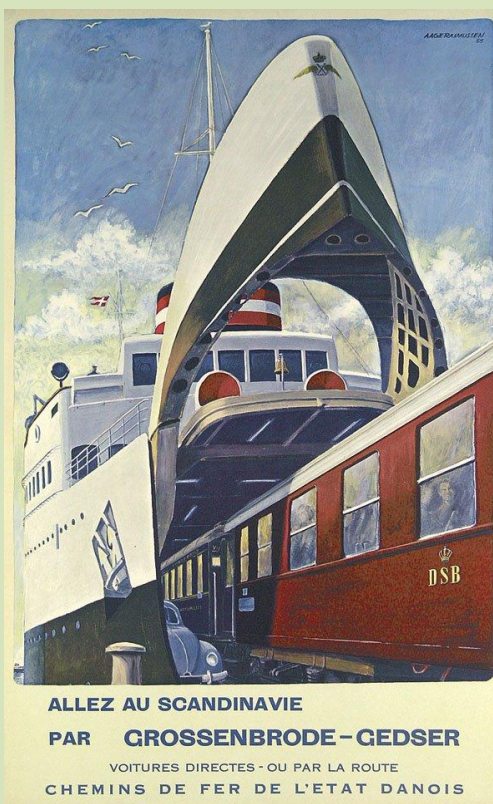


CIWL WR Nr. 4043, 4045, 4071,
4078, 4079, 4080 & 4086.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

| | |
|------------------------|------------|
| Byggeår.: | |
| WR 4043. | 1928. |
| WR 4045. | 1928. |
| WR 4071. | 1927. |
| WR 4078. | 1927. |
| WR 4079. | 1927. |
| WR 4080. | 1927. |
| WR 4086. | 1927. |
| Længde over puffer.: | 23.450 mm. |
| Bogietap afstand.: | 16.000 mm. |
| Akselafstand i bogie.: | 2.500 mm. |
| Vognvægt.: | 52.000 Kg. |





WR 4078 i Madrid april 1965. I Danmark blev den brugt i perioden 1956 til 1962. Man kan formode at den herefter blev flyttet til Spanien?
Foto.: Cabrera. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar / Otto Dykstra.

WR 4043. Vognen blev anvendt i *Nordpilen* i 1958.

WR 4045. Vognen blev anvendt i løb til Basel, Italien og Paris 1951 -1952.

WR 4071. Vognen blev anvendt i løb.: København – Gedser i 1938 - 1939. Hensat under anden verdenskrig på Østerport, Fredensborg og Klampenborg. Fra 1951 fik den monteret A+B styreledninger for brug i *Englænderen*. RIC varmekaner og koblinger blev monteret 1952 på Cv. Kh. Fra 1954 anvendt i *Nordpilen* om sommeren og sluttelig i *Nord Express* (fra 1961). WR 4071 er suverænt den restaurant vogn, der har været stationeret længst tid i Danmark og dermed vel

den mest interessante vogn at eftergøre for en dansk modelbaneentusiast.

WR 4078. Anvendt periodevis i *Nord Express* 1956 - 1962. Omlitreret i 1969 til 51 66 08 70 053-5. I 19xx blev vognen købt af RENFE R12-12954.

WR 4079. Vognen kørte i Danmark fra 1950. Vognen kørte periodevis i *Skandinavien Express* og *Nord Express* 1975 - 1977.

WR 4080. Vognen blev anvendt Frederikshavn - Hamburg og i *Nord Express* 1956 - 59. Omlitreret 1969 til 51 85 09 70 002-8. Solgt 19xx til Nostalgie Istanbul Orient Express.

WR 4086. Vognen blev anvendt i *Nord Express* i to perioder, 1956 - 1957 og 1959 - 1961.



Takket være den meget dygtige modelbygger Jørgen Falster Nielsen, fra DF Modeltog, er jeg i stand til at vise en særdeles veludført ombygning af en Rivarossi Pullmanvogn, type "Flèche d'Or". Til WR 4071, vognen har været rensset totalt af og har fået ny bemaling og påskrifter fra KM Text. Stafferingerne er lavet af gul (tynd) tape, skåret ud med to sammenlimede knivblade, en fantastisk model.

WSPC 4103 Anvendt i *Nordexpress* 1946. Den er fotograferet i den første *Nordexpress*, da man genoptog kørselen med internationale tog efter krigen, som den eneste CIWL vogn i det blå/creme hvide farveskema. Vognen blev senere malet helt blå. Det var også den eneste vogn af "Etoile Du Nord" typen, der har været i Danmark (så vidt vides!). Endelig må det anses for sandsynligt, at vognen kun var her denne ene gang og at man måske valgte den intakte Pullman vogn netop fordi det var premiere toget, med mange honoratiories i toget.

I model er det fremdeles Jouef katalognummer 532200. WSPC 4099, der er rift om og det ses på priserne. Jeg har altid sat min maksimale pris på ebay, inden jeg byder og har på den konto, misset fire auktioner – det tog næsten et helt år før det blev min tur, så meget større var glæden da det endelig lykkedes.

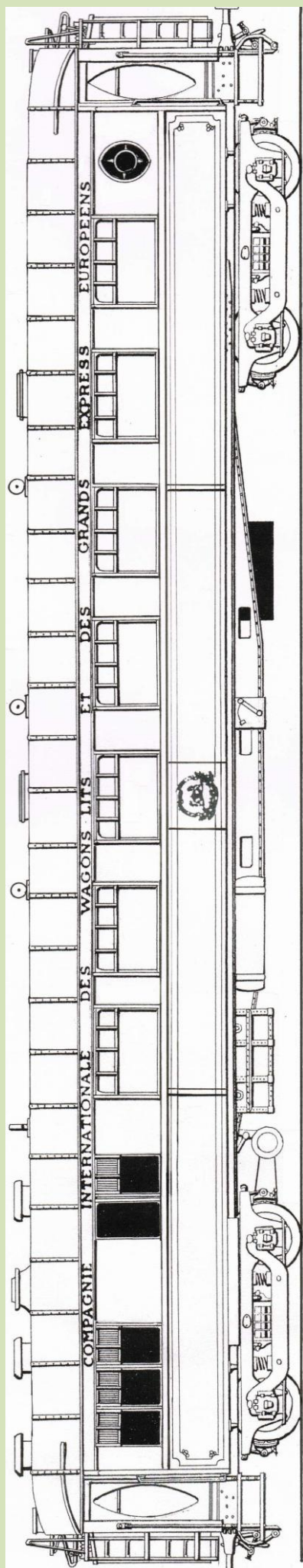
Rivarossi har også lavet modeller af "Etoile du Nord" vogne, Det drejer sig om flg. katalog numre: **3623** WSPC 4091. og **3625**. WR 4095. Sidstnævnte model er ikke tofarvet, og det er netop den tofarvede variant, vi søger i dette unikke tilfælde, så de helt blå udgaver, vil kræve en ommaling, hvilket igen kræver nye påskrifter og stafferinger. I min optik er det ikke det nemmeste arbejde at udføre og jeg tror ikke Rivarossi udgaverne er nemmere at finde. Dette er et dejligt nemt model projekt, vognen skal omnummereres fra 4099 til 4103 og selv om det kan være hårdt arbejde at fjerne påskrifter på Jouef modeller, vil det være formålstjenesteligt at være yderst omhyggelig med at begrænse skraberiet / slibningen mest muligt! Helst kun i påskriftens omfang, så man kan slippe for at skulle pletmale vognsiden.



WSPC 4103 i Padborg d. 16.05. 1946. I den første Nord Express efter krigen. Bemærk de fine "art nouveau" bordlamper inde i vognen. Foto.: Jbm.



Da det er en "ældre" model, kom det noget bag på mig at detaljegrad og finhed er så god – som den er. Det er saftsusende en flot og vel proportioneret model!



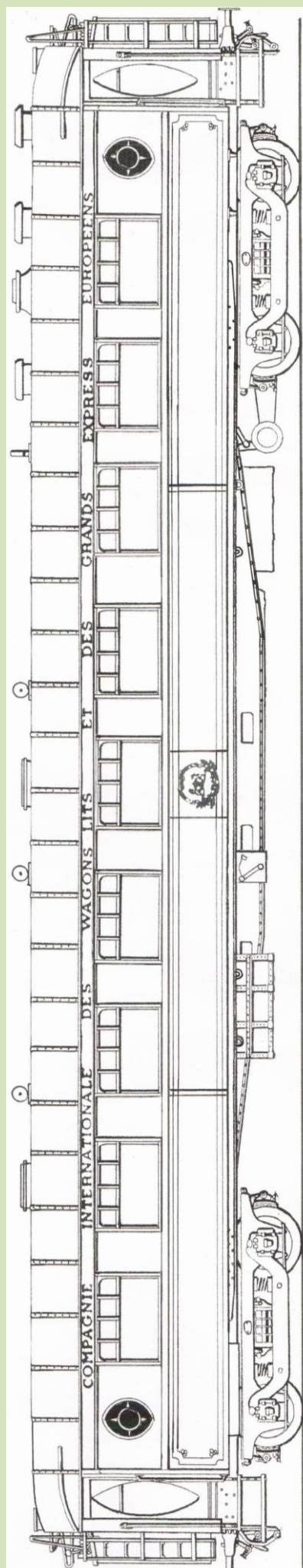
CIWL WSPC Nr. 4103.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

| | |
|------------------------|------------|
| Byggeår.: | 1927. |
| Længde over puffer.: | 23.450 mm. |
| Bogietap afstand.: | 16.000 mm. |
| Akselafstand i bogie.: | 2.500 mm. |
| Vognvægt.: | 52.200 Kg. |

"Etoile Du Nord" type, bygget af BRC, i en serie på 20 vogne der alle blev leveret med køkken. 4091 - 4110.





WSPC 4092. fra sæt 3642. En meget smuk model fra "Jou-Riva-ef-rossi" - den skarpe iagtager (og det er i jo alle) vil straks se at undervognene på de to modeller ikke vender ens! Det er fordi jeg har vendt den på Jouef vognen, således at batterikasserne sidder i gang siden på 4103, hvilket man kan se de gør, på fotoet af 4103 i Padborg.



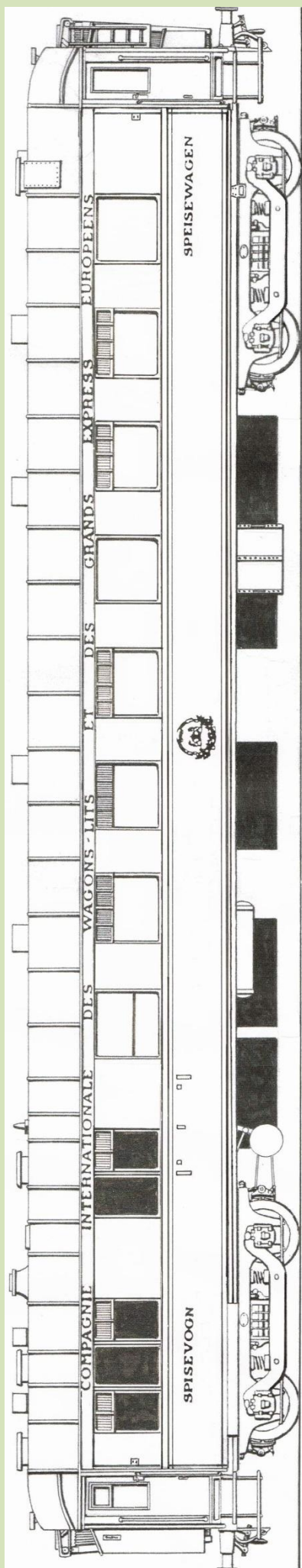
WSPC 4103. I Padborg d.16.05. 1946. I den første NordExpress efter krigen.

Foto.: Jbm.



WR 4103. Nu i det mere Beskedne design, et sted i Tyskland.

Arkiv.: Otto Dykstra.



CIWL WR Nr. 4201 - 4218 & 4242 - 4249.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger Steffen Dresler.

WR 4201 - 4218.

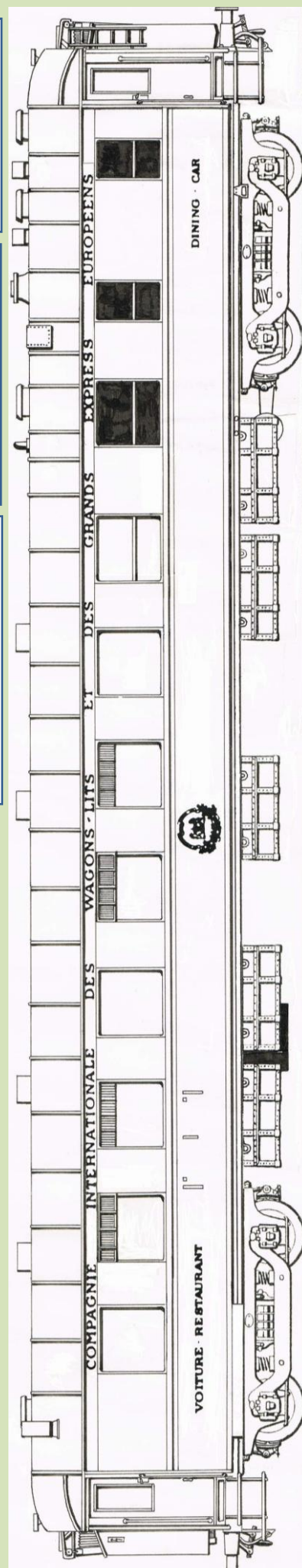
Byggeår.: 1940.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 54.500 Kg.

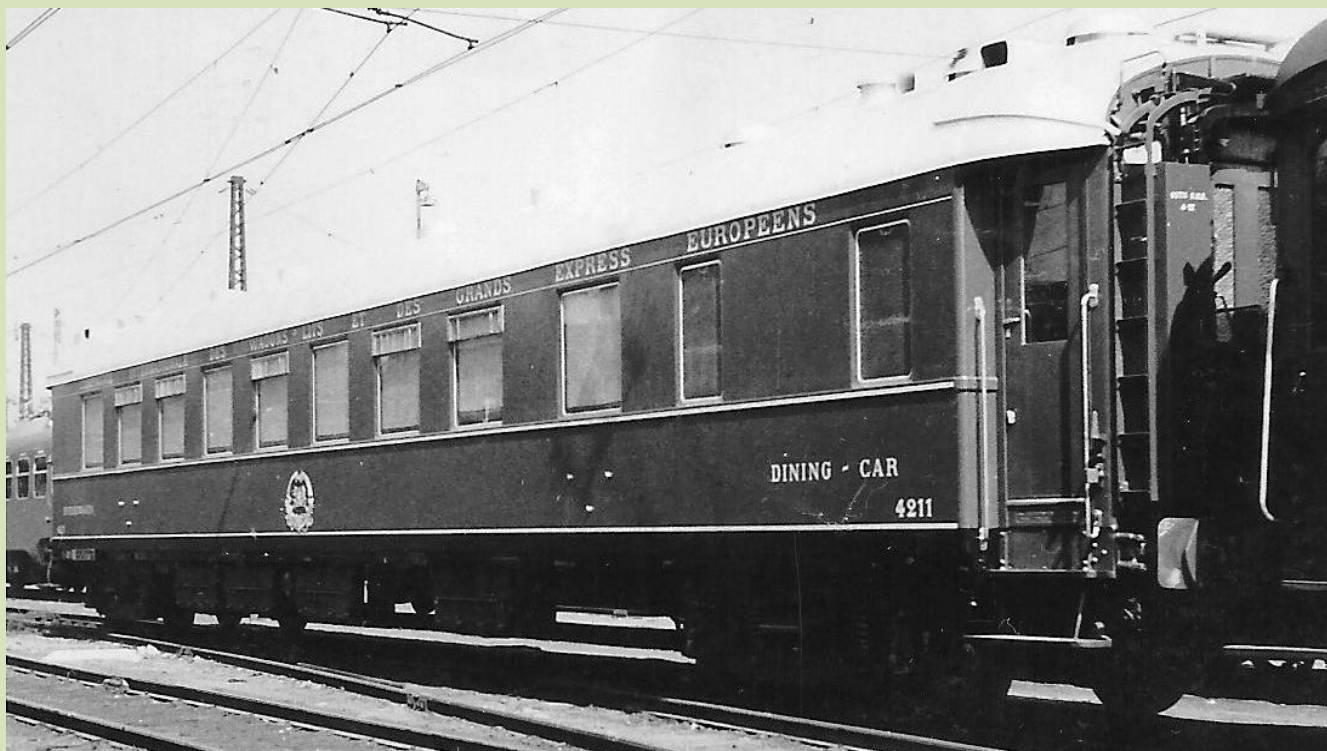
Bygget af Nivelles, Belgien. I en serie på 18 vogne 4201 - 4218.

WR 4242 - 4249.

Byggeår.: 1943.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 54.500 Kg.

Bygget af Astra i Rumænien. I en serie på 8 vogne 4242 - 4249. Spisevogn. 24+18+4 pladser.





WR 4211, en af de få vogne fra denne serie, der ikke registreret som kørende Danmark. I den anden ende af vognsiden synes det at der står "Spisevogn"??? Alternativt "Speisewagen". Amsterdam CS. 1954.

Foto.: W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

WR 4208. Ingen oplysninger om kørsel i Danmark?

WR 4209. Vognen kørte i eksprestogene til Paris og Basel i 1950erne.

WR 4212. Vognen kørte i eksprestogene til Paris og Basel i 1950erne. I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 011-8, den kom retur til CIWL 1977/78 og blev omlitreret til 51 88 88-50 011-4.



WR 4243 på Belvedere vognopsyn i København.

Foto.: Jbm. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

WR 4242. Vognen kørte i *Engländeren* 1951 - 1952. Den blev omlitreret i 1969 til 51 88 08-70 084-4. I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 014-2. Senere blev den solgt til restaurantvogn i Rom.

WR 4243. Fra 1951 A+B styreledninger for brug i *Engländeren*. Anvendt Nyborg - Hamburg /

Hannover 1952 - 1964. Omlitreret i 1969 til 51 88 08 70 085-1. Solgt 19xx til Nostalgie Istanbul Orient Express.

WR 4244. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1951, tillige mellem Nyborg - Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

WR 4245. Vognen kørte i *Nordexpress og Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1949 - 1951. RIC varmekaner og koblinger monteret 1951 på Cvk Kh. Fra 1951 A+B styreledninger for brug i *Engländeren*. I 1973 overtog NS vognen, den fik nyt nummer 51 84 88-50 014-2. i 1981 overgik vognen til CIWLT.

WR 4246. Vognen kørte i *Nordexpress og Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen, i perioderne 1949 - 1951 og igen i 1955 - 1963. I 1973 overtog NS vognen, der fik nyt nummer 51 84 88-50 016-7. I 1981 overgik vognen til CIWLT.



WR 4245. og WR 4242 i Leidschendam, august 1981. 4245 er netop overtaget af CIWLT og 4242 er på vej til Rom og en tilværelse som stationær restaurant. Foto.: ? Arkiv.: W.A.C Wendelaar. Otto Dykstra.



WR 4246. På Amsterdam CS, marts 1954.

Foto.: Mertens. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar. Otto Dykstra.

WR 4247. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1949-1963. Anvendt 1954 i Svagførertoget. Omlitret 1969 til 51 88 08- 70 089-3. Omlitret 19xx til 51 88 88-59 017-2.

I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 017-5. 1981 overgik vognen til CIWLT. Hensat 1997 i Ostende. Solgt 1997 til Jernbanemuseet. April 1998 til Odense.

WR 4248. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Ny-

borg og Bremen 1950. Anvendt i kørsler fra Nyborg til Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

WR 4249. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express*, mellem Nyborg og Bremen 1949 - 1951.

Anvendt i kørsler fra Nyborg til Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

Vognen blev beskadiget 21.07. 1953 i København. 19?? kom den til [Utrecht](#) jernbanemuseum, Holland.

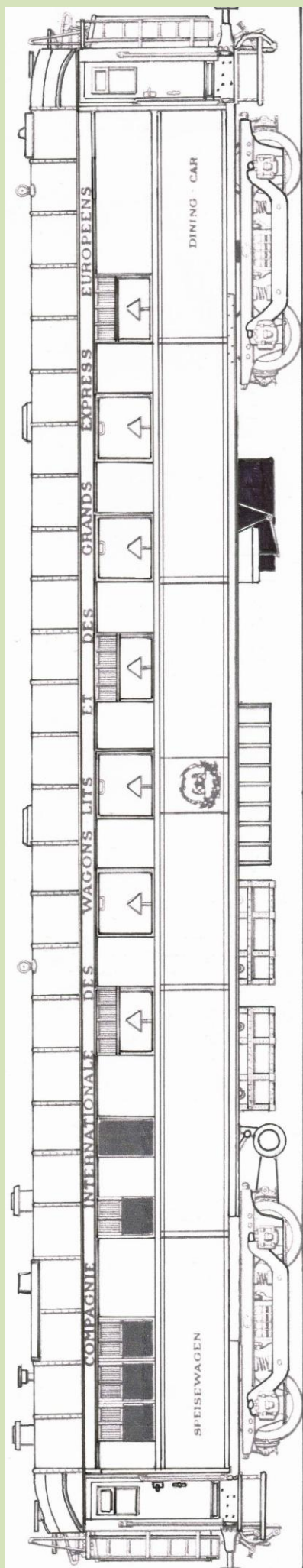


WR 4247. I Odense 1958. Toget er "Nordexpress", bag 4247 er det en Belgisk 1./2. kl. A4B4 type OCEM og en WL type Y.
Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



WR 4248 på "spisevognsdepotet" i Nyborg, 1959.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



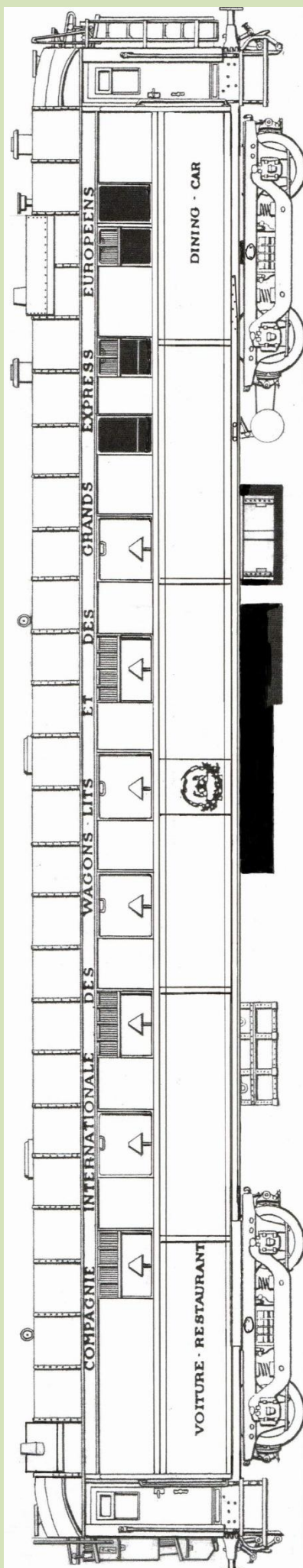
CIWL WR Nr. 3694 - 3696.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.: 1932.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 52.000 kg.

Bygget af Ganz i Budapest, Rumæni-
en. I en serie på 10 vogne, 3693 -
3702.



Så mangler vi bare tre vogne fra serien WR 3693 - 3702, de har kørt en hel del i Danmark i perioden 1950 til 1962. der er mig bekendt ingen billeder af disse vogne i Danmark, men det passer med at der er heller ikke nogle modeller der kan bruges til disse vogne – endnu!

WR 3694. Vognen kørte i to perioder, 1951 og 1961 - 1962 som supplement til WR 2968, 3695, 4079 i *Skandinavien Express* og *Nord Express* samt kørsel til Holland - Schweiz.

WR 3695. Vognen kørte som afløser for WR 1975 - 1977 og WR 2138 i *Skandinavien Express* og *Nord Express* samt kørsel til Holland - Schweiz fra 1950.

WR 3696. Vognen kørte som supplement til WR 2968, 3695 og 4079 i *Skandinavien Express* og

Nord Express samt kørsel til Holland - Schweiz fra 1951. I 1962 kom vognen til SNCF.



*WR 3694. På Amsterdam CS 1952.
Arkiv.: Otto Dykstra.*



4249 I Landy, 1971. Bemærk stavefejl! "Spisevong". Foto.: Coudert. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar. Otto Dykstra.

Epilog.....

De sidste tre grupper spisevogne er forbilleder uden modeller! Trods ihærdig sammenligning er det ikke lykket at finde noget, der kan bruges! Selvom man fjerner de meget store "kassevan-ger", hvilket er let nok, fra undervognen. Er der stadig ikke rigtig nogen vognkasser, der kan passe med disse vogne, det er især vinduers placering, der er problemet.

Det kan man selvfølgelig gøre noget ved, men jeg mener ikke arbejdet står i mål med resultatet, for mit vedkomne! Egentlig havde jeg heller ikke tænkt mig at bringe disse vogne, sammen med de øvrige vogne, men på den anden side så

er det i høj grad vogne fra disse tre serier, der har været "normal-spisevogn" nr. 1. i Danmark! LS Models er fuld gang med at tage hul på spisevognene. De første modeller af "Cote d'Azur" typen (som jo ikke har været i Danmark) er udkommet i én del varianter. På lidt længere sigt planer om flere Pullman vogne, dels af "Flèche d'Or" typen, som der jo har været en hel del af i Danmark og endelig vogne af "Etoile du Nord" typen, hvor det blev til en enkelt! Mon så ikke, at der kommer flere af de senere vogne bl.a. fra 4200 og 3600 serierne, som jo er vigtige, set med danske modelbane øjne - man kan da håbe!

Flemming