

OBEN (VON LINKS NACH RECHTS):  
Schlafwagenabteil 1. Klasse während  
der Nachtfahrt sowie umgebaut für  
Tagstrecken. Zum Vergleich ein Blick in  
ein Abteil 2. Klasse (Tagstrecke).  
LINKS: Schlafwagen 2644 (Ganzstahl-Kon-  
struktion Type S, Baujahr 1922).

RECHTS: So vornehm speiste man 1926  
bei der CIWL. FOTOS: SLG. DEPPMEYER (5)

• In der Zwischenkriegszeit prägten zunächst immer noch die Wagen mit Holzaufbauten und Teakholzverkleidung das Bild der CIWL-Luxuszüge, zum Teil hielten sie sich bis in die 1930er Jahre, insbesondere auch im Simplon-Orient-Express. 1922 erschienen die ersten Schlaf- und 1926 die ersten Speisewagen in Ganzmetall-Ausführung mit Tonnendach – durchweg Vierachser. Mit ihnen wurde der dunkelblaue (dem RAL-Farbtönen Stahlblau nahekommende) Anstrich eingeführt, den teils auch Teakholzwagen bekamen. Die zweisprachigen

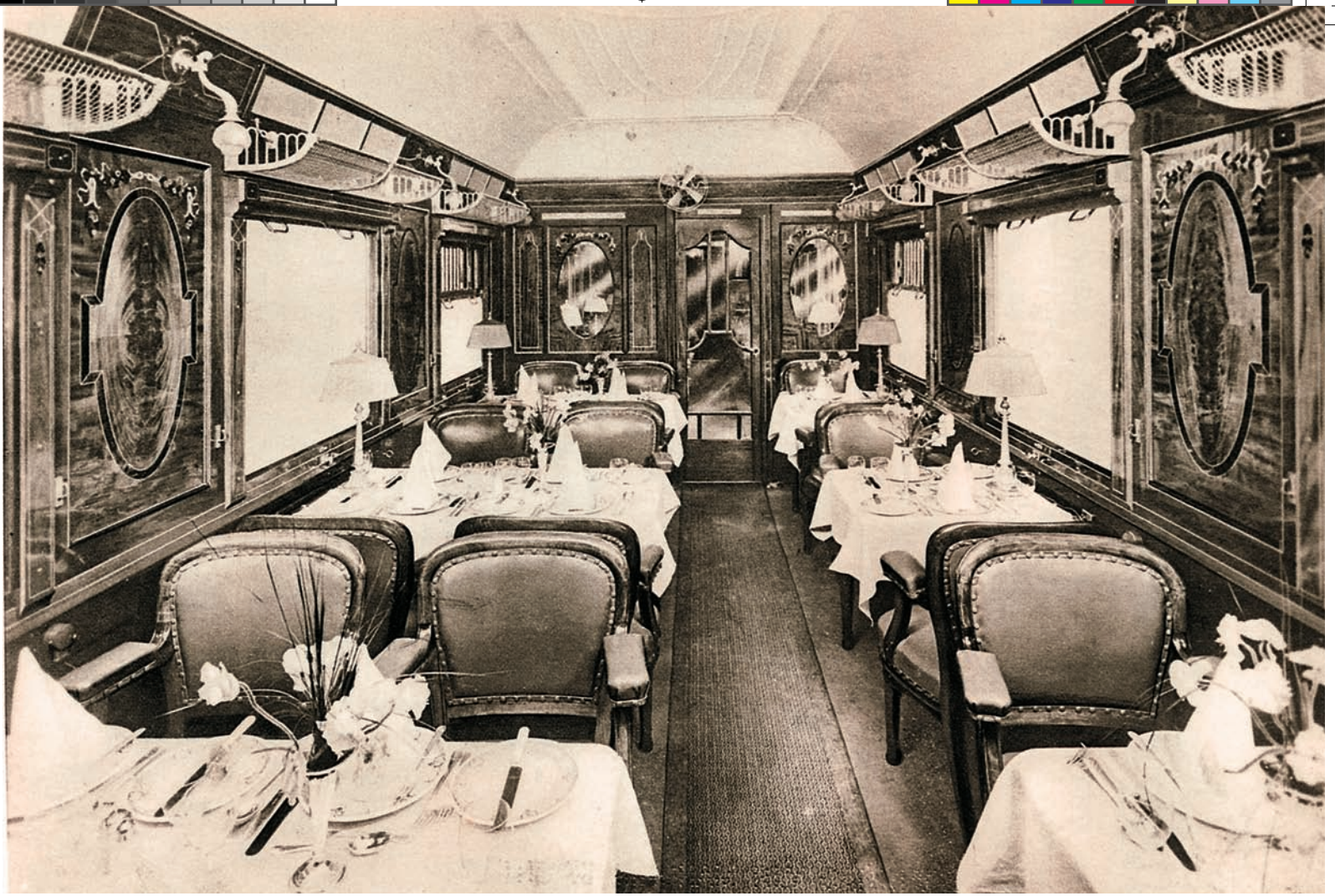
Aufschriften in Messinglettern und das erhabene CIWL-Wappen mit den beiden Löwen behielt man bei.

### Schlafwagen der Type S

Der Orient-Express führte ab 1926 Ganzstahl-Schlafwagen diverser S-Typen, nach und nach lösten sie in allen Zügen der Orient-Express-Gruppe die alten R-Typen in Holzbauweise ab (vgl. Kapitel über die Zeit vor 1914). Die ab 1922 gebauten Wagen des

Typs S 2 besaßen acht Einbettabteile und vier mittig angeordnete Zweibettabteile mit zwei Waschräumen dazwischen. Bei den Typen S 1 und S 3 befanden sich die vier Zweibettabteile am Wagenende, die Anzahl der insgesamt 16 Bettplätze blieb gleich. Später kamen die Typen Y und Z hinzu, ersterer mit elf und letzterer mit zwölf jeweils durch Zickzack-Wände getrennten Zweibettabteilen. Die Typen Z und Y wurden beispielsweise im Arlberg-Orient-Express eingesetzt. Ab 1930 konnten Zweibettabteile zunehmend auch mit 2.-Klasse-





Fahrausweisen genutzt werden (immer noch deutlich teurer als Billets 3. Klasse!). Weitere Schlafwagentypen fanden eher selten oder nur auf Teilstrecken in Zügen der Orient-Gruppe Verwendung. Einige der ab Mitte der 1920er Jahre gefertigten vierachsigen Ganzmetall-Gepäckwagen erhielten ein Duschabteil (fourgon-douche, anzutreffen zeitweise im Simplon-Orient- und im Orient-Express).

In den neuen Ganzmetall-Speisewagen blieb es bei der bewährten Sitzanordnung 2+1, vereinzelt hatten sie die Sitzanordnung 2+2.

Eine Rarität stellten in Orient-Express-Zügen eingereihte blau/cremefarbene Pullman-Salonwagen dar, die eigentlich für Tages-Luxuszüge mit Bewirtschaftung am gebuchten Platz konzipiert waren.

### enorm hoher Personalaufwand

Im Arlberg-Orient-Express liefen sie außer auf den erwähnten Teilstrecken zeitweilig in Nordfrankreich. Die in der Regel aus je einem Gepäck- oder Gepäck-/Postwagen an

beiden Zugenden sowie einem Speise- und zwei bis drei Schlafwagen gebildeten Stammgarnituren wuchsen durch das Beistellen von Kurswagen oder die vereinigte Führung von Zügen auf schwere Garnituren mit bis zu elf Wagen an. Damit sie nicht noch schwerer wurden, verzichtete man abschnittsweise auf den Speisewagen und den zweiten Gepäckwagen. Enorm hoch war der Personalaufwand: Normalerweise bestand das CIWL-Personal aus einem Zugführer, einem Koch, einem Küchengehilfen, einem Oberkellner und einem zweiten Kellner, einem Gepäckwagendiener sowie einem Schlafwagenschaffner pro Wagen; hinzu kamen der bahneigene Zugführer und natürlich zwei Mann Lokpersonal.

Zum Lokomotiveinsatz in aller Kürze nur so viel: Als S 14 bezeichnete Pazifiks der AL (spätere 1.231 B der SNCF) brachten den Orient-Express bis Kehl, wo er von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde. Zwischen Kehl und Stuttgart beförderten Karlsruher P 10 (Baureihe 39), zwischen Stuttgart und München bayerische S 3/6 (Baureihe 18<sup>4-5</sup>) des Bw München Hbf, außerdem bis 1926 noch württembergische C (Baureihe 18<sup>1</sup>) des Bw Stuttgart-Rosenstein den Luxuszug. Mit Münchner S 3/6 fuhr er weiter bis Salzburg; aus dem Jahr 1921 ist auch der Einsatz der damals nagelneuen bayerischen P 3/5 H überliefert. Nach der Elektrifizierung von München bis Rosenheim 1927 und bis Salzburg 1928 oblag die Traktion hier vor allem E 16. Nachdem der Fahrdraht 1931 von München her Augsburg erreicht hatte, musste im



18 470 mit dem L 63 (O.E.) auf der Schwäbischen Alb mit vier Schlafwagen Typ S, zwei Gepäck- und einem Speisewagen (1928). FOTO: C. BELLINGRODT/SAMMLUNG HUFSCHLÄGER