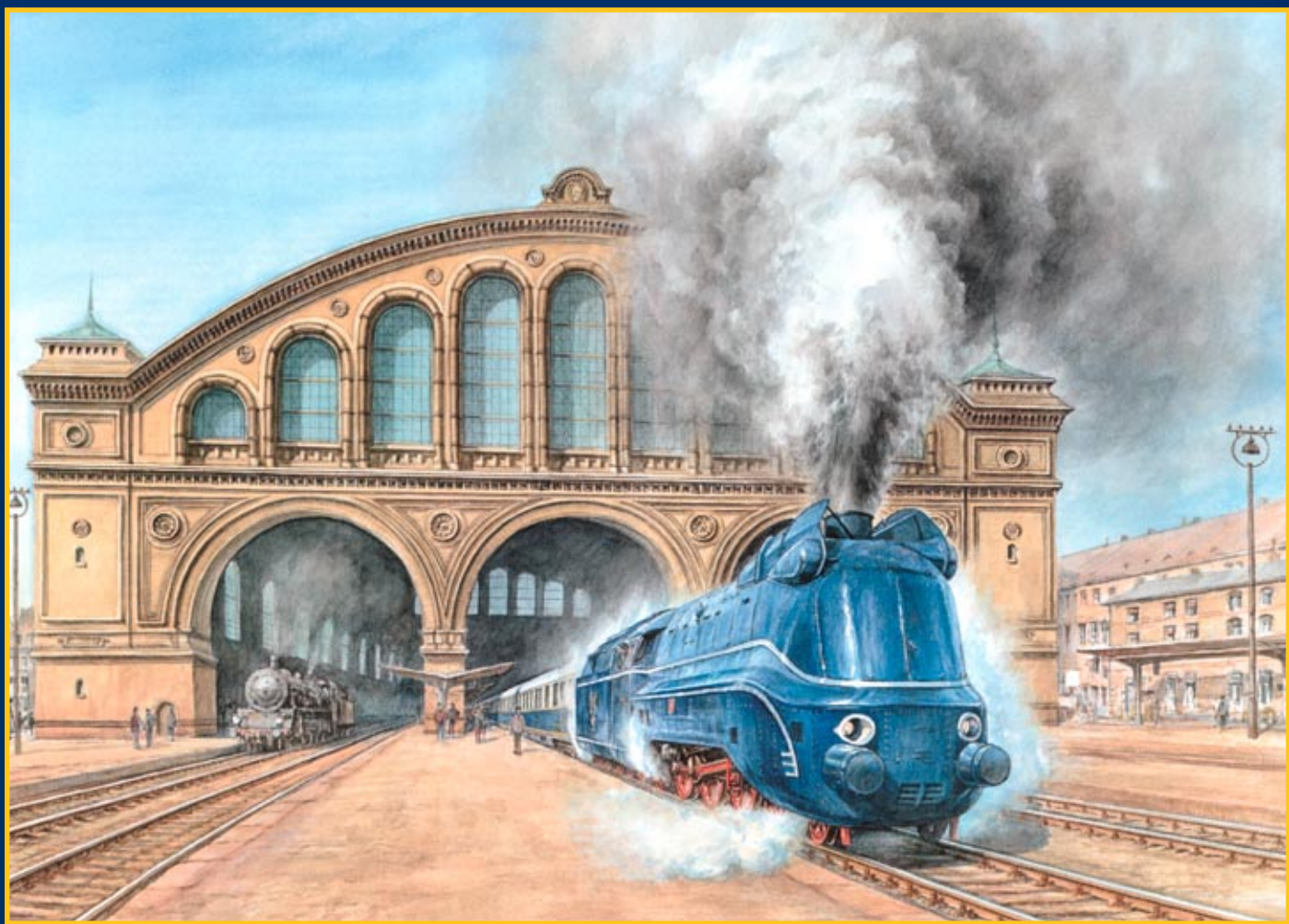


120 Jahre «NIOE Orient-Express»
The best of Switzerland and Europe

NOSTALGIE
ORIENT  ISTANBUL
EXPRESS



NIOE Orient Express - Train de Luxe
Transeurop Eisenbahn AG/Schweiz

Email: info@orient-express.ch
Internet: www.orient-express.ch

NOSTALGIE ORIENT EXPRESS ISTANBUL

Geschichte



«ORIENT EXPRESS»

Ein Name, voller Magie und Mystizismus. Ein Zug für Diplomaten, Abenteurer, Geschäftsleute, «femmes fatales», gekrönte und ungekrönte Häupter - bewundert und gepriesen in unzählbaren Büchern, Kriminalromanen und Spionagegeschichten, in Filmen mit großen Stars, eine Legende, die am 5. Juni 1883 mit dem ersten «Train d'Orient» in Paris begann.

Es war ein kurzer Zug, der an diesem denkwürdigen Tag vom Pariser Gare de l'Est abfuhr, bestehend nur aus zwei Schlafwagen und zwei Gepäckwagen. Auch die Reise war damals noch ermüdend, die Passagiere mußten Teile der Route mit Booten oder Pferdekutschen zurücklegen - die durchgehende Verbindung nach Konstantinopel entstand erst 1888.

Hier eine kurze Zeittafel:

- 1894 Gründung des «Ostende-Wien-Express», später «Ostende-Wien-Orient-Express»
- 1906 Gründung des «Simplon-Express»
- 1914 Unterbrechung der Luxuszüge wegen des 1. Weltkrieges
- 1919 Gründung des «Simplon-Orient-Express»
- 1924 Formierung des «Suisse-Arlberg-Vienne-Express», später «Arlberg-Orient-Express»
- 1939 Unterbrechung der Luxuszüge wegen des 2. Weltkrieges

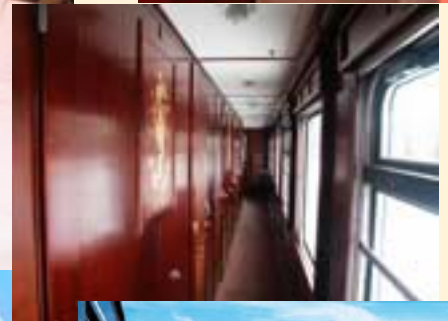
- 1945 Neubeginn des «Arlberg-Orient-Express» und des «Simplon-Orient-Express»
- 1946 Neubeginn des «Orient Express», langsame Änderung der Luxuszüge in normale «Express-Züge», die aber trotzdem ihre imposanten Namen behielten
- 1977 Letzte direkte Fahrt mit Schlafwagen zwischen Paris und Istanbul

«NOSTALGIE-ISTANBUL-ORIENT-EXPRESS» ab 1976

- 1976 erste Fahrt Zürich-Arlberg-Istanbul
- 1978 Zürich-Athen
- 1981 auf der traditionellen Route des «Simplon-Orient-Express» Paris-Simplon-Venedig-Belgrad-Sofia-Istanbul
- 1982 Paris-München-Wien-Bukarest-Istanbul auf der Originalroute
- 1983 Jubiläumszüge «100 Jahre NIOE Orient-Express»
- 2003 Jubiläumsjahr «120 Jahre NIOE Orient Express Luxuszug»

NOSTALGIE
ORIENT  ISTANBUL
EXPRESS

*Hier einige Impressionen unseres
Luxuszuges*



NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

Ihre persönliche Reise

Stilvoll reisen und geniessen, sich Zeit nehmen und verwöhnen lassen....

Gönnen Sie sich etwas Einmaliges, Aussergewöhnliches!

Lassen Sie sich zusammen mit Freunden, Verwandten, Bekannten, Geschäftsfreunden oder Arbeitskollegen entführen auf dem legendären NIOE
«Nostalgie Istanbul Orient-Express»®

Sie sind Ihr eigener Gastgeber!

Alle Wagen sind auf allen normalspurigen Eisenbahnstrecken Europas, einzelne auch auf Breitspur (Rußland, Asien, Ostblock-Staaten) zugelassen. Sie stehen (nach Absprache mit den jeweiligen Bahnen) auf dem von Ihnen gewünschten Bahnhof oder gar auf Ihrem Industriegleis-Anschluss bereit.

Sie bestimmen Ihren persönlichen Zugnamen, (z.B. «Transeurop-Express», «Edelweiß-Pullman», etc.).
Sie bestimmen, wohin und wie lange Sie reisen wollen,
Sie bestimmen, welche Waggons und welche Nostalgieloks eingesetzt werden,

Sie bestimmen, wann wo und wie lange angehalten wird.

Das von Ihnen ausgesuchte oder kreierte «Orient Express»

Menü wird wie anno dazumal frisch an Bord des Zuges von Spitzenköchen zubereitet - alle Gäste können in einem Service bedient werden.



Wir sind Ihnen bei der Zusammenstellung Ihrer persönlichen Fahrt mit dem «Nostalgie Istanbul Orient Express» gerne behilflich und haben sicherlich noch den einen oder anderen Tipp für Sie.

Ob Sie den «Nostalgie Istanbul Orient Express» für Ihre Kunden, für Ihre Mitarbeiter oder privat für Ihre Freunde oder Ihre Familie chartern, es wird ein stets unvergeßliches Erlebnis bleiben!

Gerne erarbeiten wir Ihr individuelles Angebot!

Unsere Website für noch mehr Informationen:
<http://www.orient-express.ch>



NOSTALGIE
ORIENT



ISTANBUL
EXPRESS


Unsere Lokomotiven-Flotte

Wie bei jedem Zug steht an der Spitze immer eine
zugkräftige Lokomotive.

Es folgt ein Einblick
in eine andere Welt - die «Kraftwerke»,
die unseren Luxuszüge zu internationaler Aufmerksamkeit
verholfen haben.



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

01 1102 «Blue Star»

Die Geschichte der Baureihe 01.10 beginnt mit ihrer Herstellung im Jahre 1940 bei der Berliner Maschinenbau AG in Wildau bei Berlin mit dem Prototyp 01 1001.

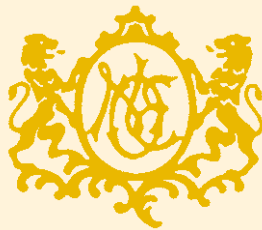
Insgesamt sollten 200 Stück gebaut werden, 57 erblickten tatsächlich das Licht der Welt. Die 01 1102 ging am 31. Juli 1940 in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über und trat ihre erste Fahrt zum RAW Braunschweig zur Abnahme an. Dort erhielt sie noch neuartige Stangenlager (Pendelrollenlager von SKF/Schweinfurt) und wurde im September zu ihrem ersten Heimat-Betriebswerk München Bw1 überführt, wo sie am 24. September 1940 eintraf. Durch einen Triebwerkschaden wurde eine weitere Reparatur in Braunschweig erforderlich. Der neue Dienst der 01 1102 begann am 26. März 1941. Zu dieser Zeit kamen die 01.10-Loks des Bw München Hbf auf der Strecke Ingolstadt - Nürnberg / Würzburg, sowie sporadisch auf der Strecke nach Augsburg, Rosenheim und Berchtesgaden [NS-Regierungs Sonderzüge] zum Einsatz. Nach einer L3-Ausbesserung im RAW Meiningen im November 1942 kam sie nach kurzem Einsatz in München am 7. Februar 1943 zum Bw Nürnberg Hbf. Dort fuhr sie weiterhin auf der Strecke München-Würzburg und erlebte wahrscheinlich einige Kriegsschäden. Sie erhielt eine Bedarfsausbesserung im RAW Nürnberg und kam am 15. Mai 1944 zum Bw Kassel. Dort konnte sie nur etwa einen Monat ihren Dienst verrichten und mußte anschließend repariert werden. Vom 29. Juli 1944 bis zum 9. November 1944 kam sie in das RAW Nied zur L3 Zwischenuntersuchung und wurde in den Kriegswirren im Bahnhof Marburg / Lahn abgestellt. Am 27. September 1945 fuhr sie nach einer 26-tägigen Reparatur mit eigener Kraft zurück zum Heimat-Bw Kassel, wo sie erst ab dem 31. Oktober 1945 wieder zum Einsatz kam.

Technische Daten:

Baujahr	1940
Indienststellung	13.8.1940
Kennzeichnung	BR 01.10
Länge	24,5m
Dienstgewicht	188t
Achsen (Lok und Tender)	11
Laufraddurchmesser	1m
Treib-Kuppelräder:	2m
Adamsachse	1,25m
Stundenleistung	2880 PS
Wasservorrat	38 m ³
Brennstoff (Schweröl)	13 m ³
Verbrauch auf 100 km	1.500 Liter S- Öl ≈15 m ³ Wasser
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Gesamtlauflistung bis 1973	4,086 Mio km
Wiederindienststellung	1. März 1996

In den Folgejahren wurden Ausbesserungen, Hauptuntersuchungen und Umbauten vom RAW Nied durchgeführt. In den 50er Jahren ersetzte man die Stromschalen durch normale Windleitbleche und Kesselverkleidungen. Als wichtige technische Änderungen sind zu nennen: Der Kesselneubau im September 1958, der neue Tender am 10. April 1953 und der Hochleistungskessel (Henschel/ Kassel) im Mai 1954 (beide AW Braunschweig), die Ölhauptfeuerung am 22. Mai 1957 bei Henschel in Kassel. Eingesetzt wurde die 01-1102 auf den Strecken nach Frankfurt, Göttingen, Helmstedt,





Hannover, Hamm, Hagen, Rheine, Osnabrück, Hamburg und Würzburg. Ab April 1957 gehörte sie dem Bw Bebra neben anderen ölgefeuerten Loks der Br 01.10 an. Nach vorübergehendem Einsatz für das Lokversuchsam in Minden bis zum 6. Juli 1957 wurde sie ab August für den Sommerreiseverkehr eingesetzt und zwar auf den Strecken Würzburg - Hannover und Hamburg. Mit der Zunahme der Elektrifizierung kam sie ab 21. März 1963 zurück zum ehemaligen Heimat-Bw Kassel. Von dort befuhr sie die Strecken nach Hannover,

Bebra, Frankfurt und Hagen bis zum Jahre 1966, wo sie wiederum der Elektrifizierung weichen mußte und im März 1967 die Reise zum AW Braunschweig antrat.

Am 18. Mai 1967 gehörte die 01 1102 zum Bw Hamburg-Altona und war auf den Strecken nach Westerland/Sylt, Kiel, Flensburg und Husum, sowie Osnabrück und Köln unterwegs. Ab dem 1. Januar 1968 hieß sie mit EDV-Nummer 012 102-0 (Öldampfloks= 012; Kolhleloks z.B.hatten 011) und war in den Wintermonaten 70/71 und 71/72 kalt abgestellt. Am 15. Juni 1972 verließ sie zum letztenmal nach einer Untersuchung das AW Braunschweig. Mit einer Abschiedsfahrt von Hamburg-Altona nach Westerland und zurück verabschiedete sich die 012 102-0 am 30. September offiziell von der BD Hamburg und fuhr am 4. Oktober 1972 zusammen mit 012 081 zum Bw Rheine. Dort wurde sie am 29. Dezember 1972 auf «z» abgestellt und am 12. April 1973 ausgemustert. Als Stand- und Denkmalslok der Stadt Bebra stand sie jahrelang unweit des Bahnhofes von Bebra, bis sie im Januar 1995 an das DB Damflokwerk Meiningen zur Hauptausbesserungen und betrieblichen Wiederinstandsetzung in Einzelteilen auf 5 Straßentiefelader verteilt eintraf. Auf die mühevollen Restaurierungsarbeiten sei an dieser Stelle nicht eingegangen, sie sind an anderer Stelle dokumentiert (Über das Projekt 01 1102 ist ein Sonderheft in gedruckter Form oder ein Video in unserer Boutique erhältlich). Am 24. Oktober 1995 fand eine Probefahrt von Meiningen ausgehend statt, bei der fast 165 km/h erreicht wurden.



Am 1. Februar 1996 war die Stromlinienverkleidung angebracht. Abnahmetag und Wiederinbetriebnahme war der 1. März 1996. Initiator der Wiederherstellung und Investor war Johannes Klings. Die Gesamtkosten der Wiederherstellung beliefen sich auf ca. 750.000 Euro.

Am 8. September 2001 wurde die Lok Opfer eines Brandanschlages und wurde bis Ende Juni 2002 komplett neu aufgearbeitet und von der Transeurop AG wieder in Betrieb genommen. Die Lokomotive steht seit 2002 im Privateigentum eines Aktionärs der Aktiengesellschaft

NOSTALGIE ORIENT

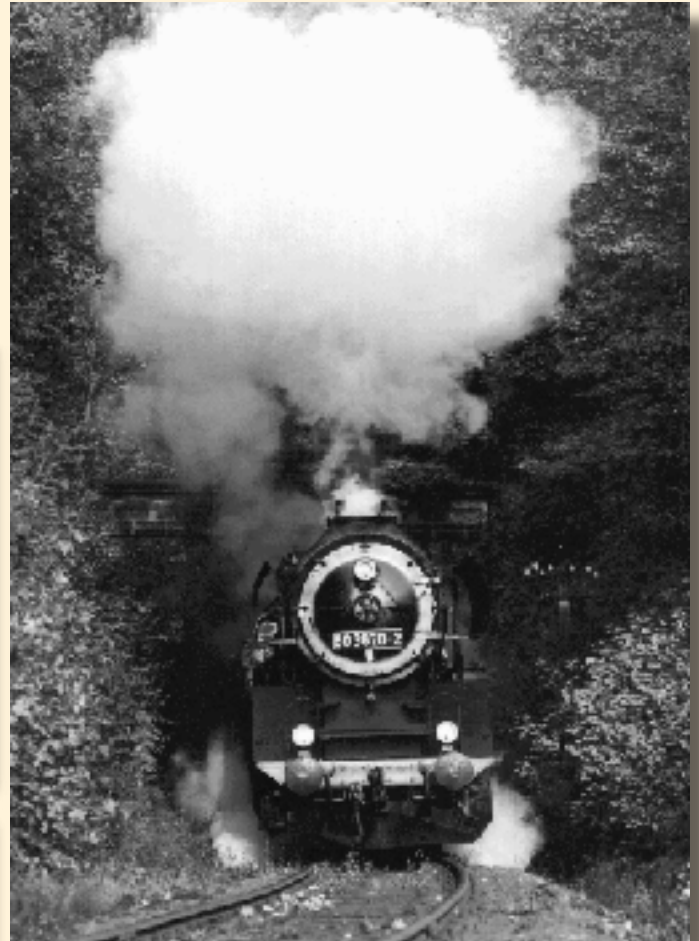


ISTANBUL EXPRESS

50 3666 / 50 3670

Auch diese zwei Lokomotiven, Zugpferde vor unseren edlen Zügen, sind nicht alltäglich:

Neben unserer 01 1102 «Blue Star» fahren wir demnächst auch wieder mit den 50-ern - den Reichsbahn-Arbeitspferden. Die Hauptuntersuchung der 50 3666 wird voraussichtlich im Frühjahr 2004 abgeschlossen werden, 50 3670 wird HU noch geprüft.



Technische Daten:

50 3666 Baujahr	1943
Hersteller	France/Belgie, AFB
Vorherige Bezeichnung	50 2145
50 3670 Baujahr	1941
Hersteller	Pilsen, SKODA-Werke
Vorherige Bezeichnung	50 1120 *), 050 670-9
DR/DDR Baureihe	50.35
Spurweite	1435 mm
Gesamtgewicht	147 t
Höchstgeschwindigkeit	80/80 km/h V/R
Länge über Puffer	22,9 m
Achsdruck	15,6 t
Meterlast	6,4t/m
Wasservorrat	26 m ³
Brennstoff (Steinkohle)	8 t (50 3666)
Brennstoff (Schweröl)	10 t (50 3670)
Radsatzfolge	1'E + 2'2 T26 (1'Eh2 G15)

*) Durch DDR-Neubaukessel neue Baureihennummer

NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

1603 Diesellok «NOHAB»



Technische Daten:

Baujahr	1955
Kennzeichnung	DC-DC
Leistung	1.750 PS
Anfahrtszugkraft	240 kN
max. Radsatzlast	18 t
Dieselvorrat	3.500 l
Länge über Puffer	18.900 mm
zul. Höchstgeschwindigkeit	133 km/h
Dienstmasse (mit 2/3 Vorräten)	102,5 t

Die 1603, liebevoll «Kartoffelkäfer» genannt, wurde 1955 von NOHAB (Skandinavische Baureihe) gebaut. Das Design der Lok wurde von General Motors erstellt. Nachdem die Luxemburgische Staatsbahn zu dieser Zeit dringend Lokomotiven brauchte, bestellten sie die 202, 203 und 204-Serien, wodurch CFL erstaunlich schnell die Loks 1601 bis 1604 geliefert bekam. CFL hatte damals nur Fracht-Dampflokomotiven und war über die damals modernsten, im «Stromlinien-Design» gestalteten Diesellokomotiven sehr erfreut. Die Karriere der 1603 begann am 21. April 1955. In den mitt-60ern wurden diese Lokomotiven jedoch zugunsten von 20 Loks der 1800-Serie nur mehr für Regionalzüge eingesetzt.

Der letzte kommerzielle Regelzug der mit einer Lok der 1600-Serie fuhr am 23. September 1994. Die Restauration des «Kartoffelkäfers» begann 1995 und sollte bis August 1998 dauern. Die Lok wurde am 30. April 1999 vom belgischen Kulturminister offiziell wieder für fahrtauglich erklärt und an die Vennbahn abgegeben und zog dort Sonderzüge hauptsächlich durch Belgien und Luxemburg. Die Diesellok ist mit einem Zugssicherungssystem der SNCB, CFL, NS, SNCF sowie DB ausgestattet. Damit ist ein Einsatz in gesamt Europa möglich!

NOSTALGIE  ISTANBUL
ORIENT EXPRESS

Klassische Wagen des NIOE

**Die folgenden Wagen sind
«die» Wagen des
Nostalgie Istanbul Orient Expresses.**

**Namen wie Côte d'Azur, Flèche d'Or oder
L'Aquitaine zeugen von Luxus, Eleganz und dem
Charme vergangener Zeiten.**



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

No 4080 Pullman «Flèche d'Or»

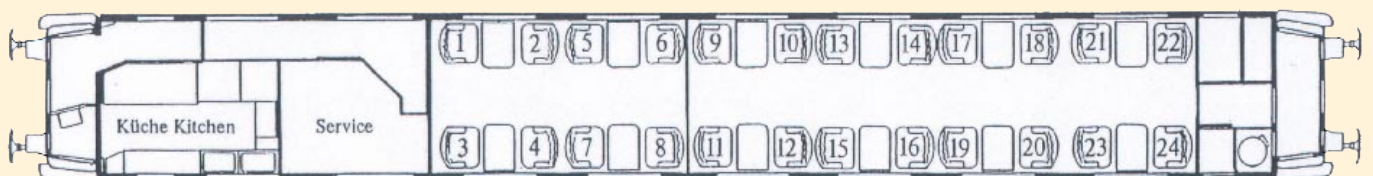


Im «Flèche d'Or» reisen Sie im klassisch-englischen Pullman-Ambiente der ausklingenden 20er Jahre. Die 24 Erste-Klasse-Fauteuils an zwölf 2er Tischen entsprechen bis ins Detail der Originalbestuhlung.

Im Jahre 1937 wurde der «Flèche d'Or» (Baujahr 1927) zum Speisewagen umgebaut und ist heute der einzig betriebsfähige Pullman-Wagen mit Küche in ganz Europa.

Ein Wagen mit bewegter Geschichte: Ursprünglich auf der Zubringerstrecke Amsterdam - Basel eingesetzt, wurde er 1955 zum festen Bestandteil des "Südexpress" Irun - Madrid - Lissabon.


Ende der 70er Jahre wurde der Wagen in erbärmlichem Zustand bei Madrid entdeckt und in zweijähriger Arbeit in Oostende liebevoll restauriert. Die wertvollen Holzintarsien waren gottlob ausgebaut und eingelagert, so daß sie im Original erhalten sind. Sie verleihen das gediegene und stilechte Ambiente der legendären 20er Jahre. Die Renovierungskosten betragen mehr als 1 Million Schweizer Franken.



$v_{max}=160$ km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

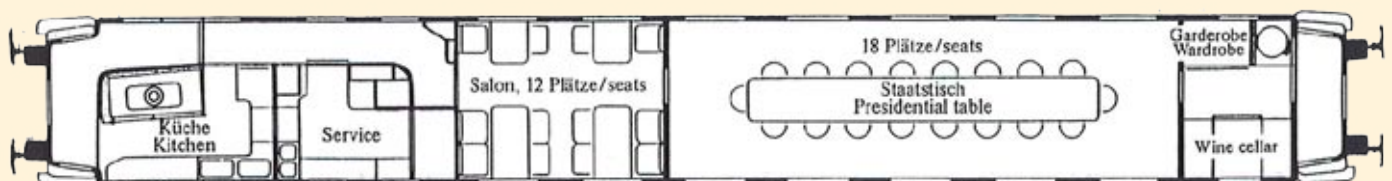
№ 3354 «La Présidentielle»




Die Liste seiner berühmten Passagiere ist lang und liest sich wie das «Who's who» europäischer Staatsoberhäupter. Hier empfangen Präsidenten wie Charles de Gaulle oder George Pompidou hohe Persönlichkeiten und Staatsgäste wie Königin Elizabeth II., Gromyko oder König Baudoin von Belgien.

Selbst der sowjetische Generalsekretär Chruschtschow hat sich 1960 bei einem Dinner in diesem Speisewagen ausgesprochen wohlgefühlt. Bis Mitte der 70er Jahre wurde der Wagen, Baujahr 1927, bei vielen Staatsanlässen der jeweiligen französischen Präsidenten eingesetzt.

Heute können an diesem geschichtsträchtigen Schauplatz insgesamt 30 Personen höchst angenehm speisen. Die lange Tafel mit 18 komfortablen Sesseln ist bereits seit 1894 festes Intérieur in allen französischen Staatsspeisewagen und eignet sich heute vorzüglich für größere Gruppen und Gesellschaften. Daneben bietet ein kleines Abteil mit zwei 4er und zwei 2er Tischen einen exklusiven Rahmen.



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

Die Luxuszüge der 20er Jahre

Die «Belle Epoque» bei den Eisenbahnen endete 1939. Man fuhr vorher mit den «Großen Europäischen Expresszügen» in die Metropolen, nach Karlsbad, zur Kur, an die Côte zum Überwintern, zu den Ferien in die Schweiz. Selbstverständlich stieg man in den ersten Häusern am Platze ab, im Adlon in Berlin, im Ritz in Paris, im Pera Palace in Stambul, im Imperial in Wien etc. Und man ließ sich von seinem Chauffeur im Delahye, Bugatti oder Daimler herumkutschieren, der gleichzeitig auch noch mit den aufgetragenen Bauern die Rechnung für überfahrenes Geflügel regeln konnte...



Aber es war auch die Zeit, wo die schönsten je gebauten Eisenbahnwagen in den großen Prestigezügen gefahren sind, wo Speisewagenservice und Schlafwagenbedienung noch «groß» geschrieben wurden.

Die Wagen des «Nostalgie Istanbul Orient Express» sind in folgenden «Grands Express Européens» gefahren:



- Côte d'Azur Pullman Express
- Mistral
- Gotthard Pullman Express
- Edelweiss
- Flèche d'Or
- Train Bleu
- Nord Express
- Capitol
- Sud Express
- Simplon Orient Express
- Pyrenées-Côte d'Azur Express

Die Renaissance des «Orient-Express» begann 1976 mit zwei Versuchszügen von Mailand und Zürich nach Istanbul - seit langen Jahren wieder die ersten

Luxuszüge zwischen Europa und dem Osten.

Seit 1976 sammelte der erste Privatinhaber Luxus-Eisenbahnwagen der ganz großen Epoche der «Grands Express Européens» CIWL. Alle sind von namhaften Künstlern des Art Déco eingerichtet worden. Unter dem Namen

«Nostalgie Istanbul-Orient-Express»®

ist unser Zug inzwischen weltweit zu einem Begriff geworden.

Alle Original-Wagen sind mit vertretbarem Aufwand restauriert worden und haben Aussehen und Charakter von einst bewahrt. Sie müssen sich im Klaren sein, daß Sie in Eisenbahnwagen reisen werden, die über 65 Jahre alt sind und denen man ihr Alter ruhig ansehen darf.

Insgesamt wurden zwischen 1926 und 1931 211 Pullman- und Salonwagen für die CIWL gebaut, von denen nur weniger als 30 überlebt haben. Alle unsere Wagen stehen seit 2003 wieder im 100% Privatbesitz eines unserer Aktionäre



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

Pullman «Côte d'Azur»



Das Prunkstück der großen, legendären Prestigezüge auf den Linien des ORIENT EXPRESS mit großartigen Intarsien, Glasreliefs und Spiegelverkleidungen. Sie stammen von den Pariser Art-Deco-Künstlern René Prou und René Lalique.

Die 28 Plüschsessel (1er, 2er und 3er Tische) mit hohen Rückenlehnen bieten damals wie heute ein Maximum an Komfort.

An den Enden des Waggons befinden sich zwei in sich geschlossene Séparées (jeweils vier Plätze), die ein weitgehend ungestörtes Dinieren in gediegener Atmosphäre ermöglichen.

Von den ehemals etwa 200 Wagen sind nur sehr wenige erhalten geblieben. Fünf davon - alle aus dem Baujahr 1929 - befinden sich heute in Besitz des NOSTALGIE ISTANBUL ORIENT EXPRESS, die Wagen № 4149, № 4152, № 4158, № 4161 und der Barwagen № 4164 (siehe übernächste Seite)

v_{\max} =140 bzw. 160 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



Grundriß № 4149, 4152, 4158 und 4161



NOSTALGIE
ORIENT  ISTANBUL
EXPRESS

«Côte d'Azur» - Bildergalerie



Innenansicht № 4152 mit René Prou-Intarsien und Außenansicht № 4161



NOSTALGIE ORIENT EXPRESS ISTANBUL EXPRESS

No 4164 Pullman „Côte d'Azure“



Der 4164 ist der Treffpunkt des Orient-Expresses. Mit seiner Bar und dem Piano ist er der Mittelpunkt des Gesellschaftslebens.

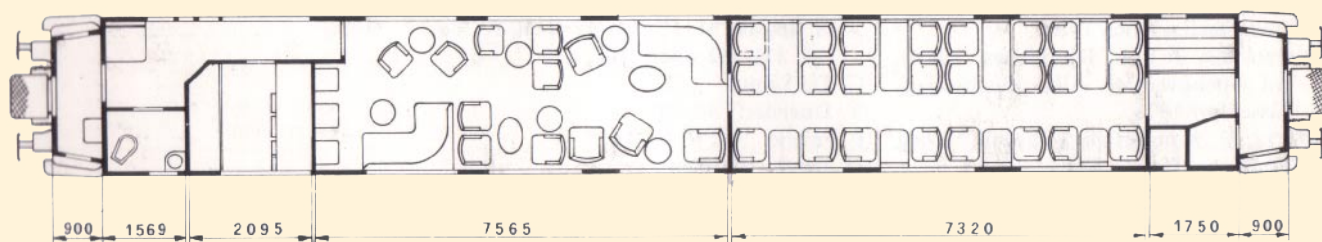
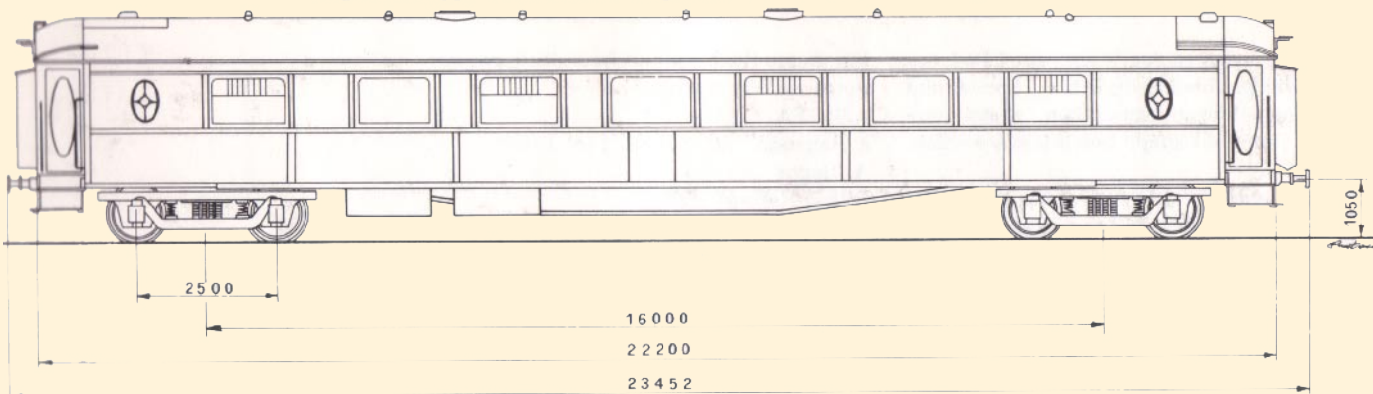
1929 wurde er als Pullman 1. Klasse gebaut, 1951 wurden die 3 Wagen 4160, 4162 und 4164 zu Barwagen für den einzig übrig gebliebenen Luxuszug «Train Bleu» umgebaut. Eine Hälfte war als Speisesaal mit 24 Plätzen, die andere als Bar eingerichtet. Bis

1974 fuhr der «Train Bleu» als reinrassiger Schlafwagenzug mit Speisewagen und Bar Paris-Nozza-Monte Carlo-Ventimiglia. Tout Paris traf sich an der «Bar de Paris», denn «man» nahm ja den «Bleue» zur «Côte». Grace Kelly, Brigitte Bardot, Maurice Chevalier waren einige der VIP-Gäste.

1980 gekauft, die Möblierung von 1951 (Plastik- und Nierentische) gegen englische Clubfauteuils aus Kalbsleder eingetauscht. Dies war unseres Wissens nach der erste Wagen Europas mit einem Klavier. Live-Pianomusik ist bei uns angesetzt!



Wagen des Typs Côte d'Azur, umgebaut in einen Salon-Bar-Wagen





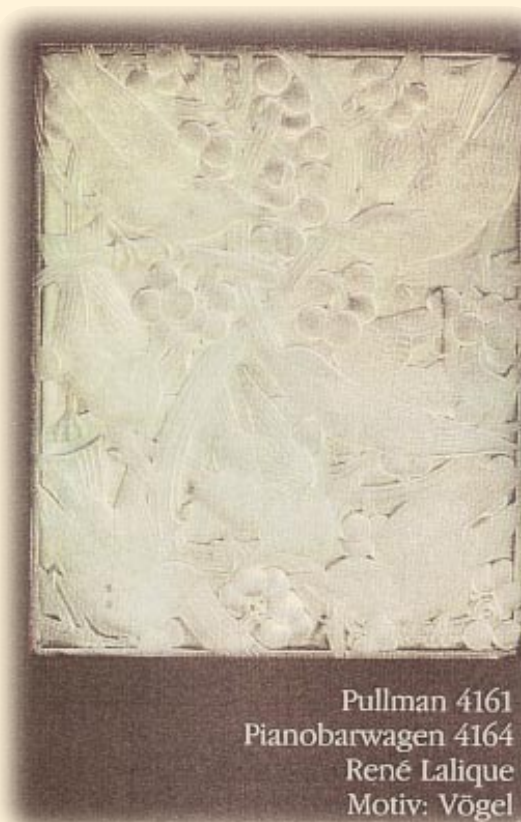
Intarsien der Pullman «Côte d'Azur»



Pullman 4158,
4159 von René Lalique,
Motiv: Bacchus

Eingelegte Blumenbouquets, Flötenspieler, fein ausgearbeitete Baccante-Frauen, wie Schätze, von feinstem kubanisches Mahagoni gerahmt, wurden die Intarsien des «schönsten Zuges der Welt». Die Armsessel und die Teppiche mit edlen Mustern, handgearbeitete Lampen und -schirmen... all dies beschwört die Atmosphäre und Ausstrahlung der «Großen Züge» herauf.

Der Ruhm und das Talent von René Lalique (1860-1945) war so groß, daß ihn der französische Präsident Alexandre Millerand 1925 bat, die Wagen des Präsidentenzuges zu designen und zu dekorieren. Laliques Türen, verziert mit Lorbeer- und Eichenblättern, seine Lampen und Glassimse schmückten die offiziellen Staatswagen der 3ten und 4ten Republik und sind nun ein Ausstellungsstück des SNCF-Museums. 14 der 34 Wagen des «Côte d'Azur»-Zuges wurden von namhaften Künstlern dieser Zeit gestaltet, Lalique trug die «BACCHANTES» (die Feiernden), «MARGUERITES» (Kranz von Gänseblümchen) und «OISEAUX» (Vögel) bei.



Pullman 4161
Pianobarwagen 4164
René Lalique
Motiv: Vögel

René Prou, dessen Arbeiten von einigen Experten als «Cousins» einiger Formen von Phillippe Starcks gesehen werden, war ein Meister der Holz- und Metallbearbeitung. Er leitete bis zu seinem Tod die «Ecole Nationale Superieure des Arts Decoratifs», die Kunsthochschule für dekorative Kunst.

NOSTALGIE
ORIENT




ISTANBUL
EXPRESS



Innenansicht «Côte d'Azur» № 4158 (oben) und № 4161 (unten)



NOSTALGIE
ORIENT



ISTANBUL
EXPRESS

NOSTALGIE
ORIENT



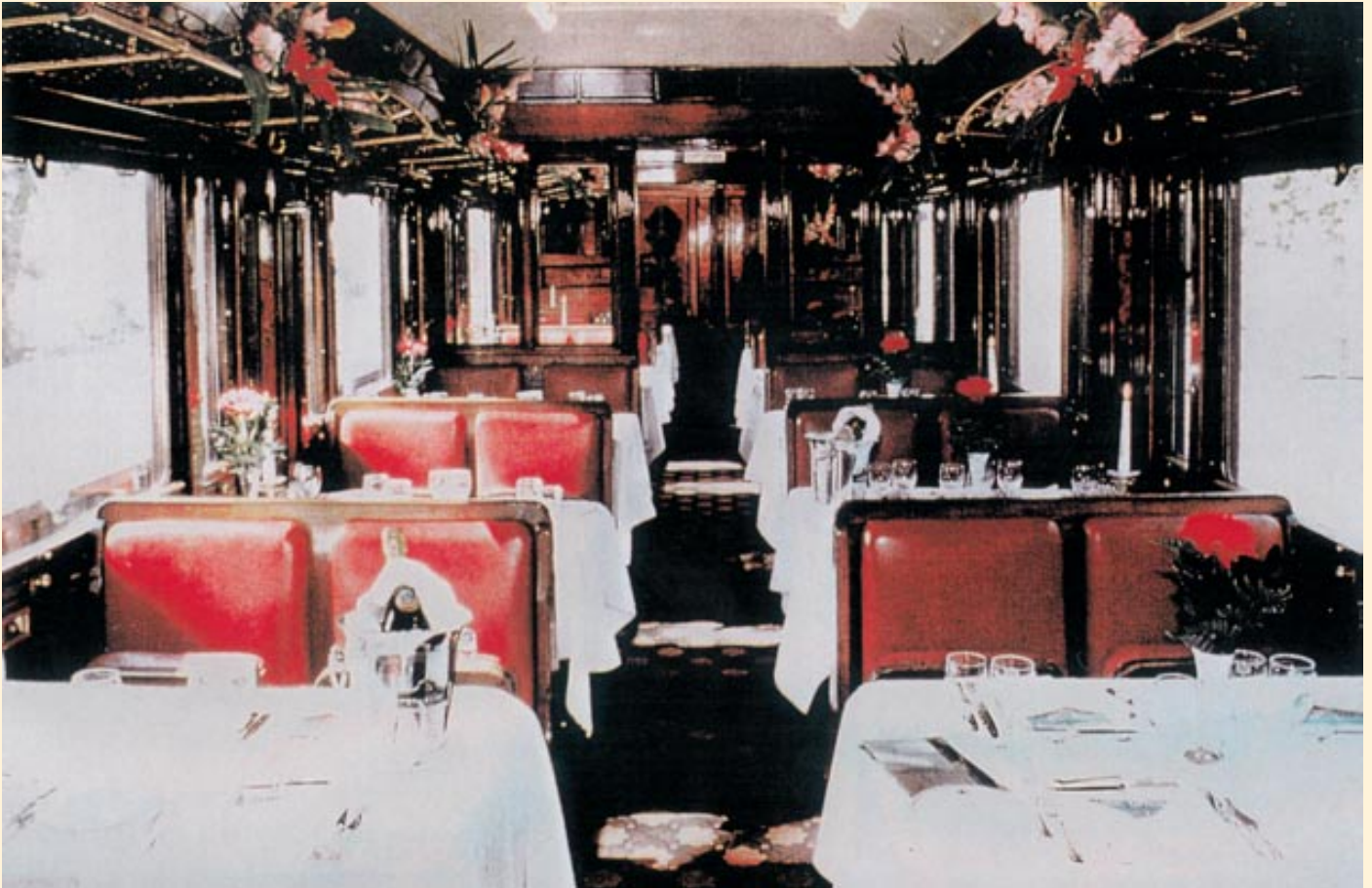
ISTANBUL
EXPRESS

BOUTIQUE



NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

№ 2741 Speisewagen «Südexpress»

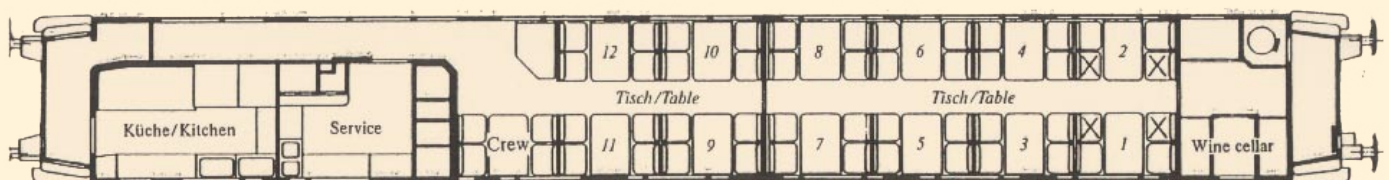


Der klassische Salonwagen, Baujahr 1926, mit unnachahmlicher Atmosphäre. Ehe der «Südexpress» nach dem 2. Weltkrieg zu einem Speisewagen mit 52 Plätzen umgebaut und auf dem iberischen Teil des “Südexpress” Irun - Madrid - Lissabon eingesetzt wurde, fuhr er bis 1939 auf der französischen Strecke von Paris nach Hendaye. Ursprünglich war er ein Pullman-Salonwagen mit 24 Fauteuils.

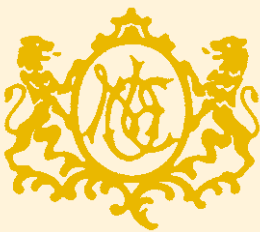
Im Jahre 1977 wurde der Wagen auf einer Aufsehen erregenden Jugendstil-Kunstauktion in Monte Carlo versteigert.

Im Zuge seiner Restaurierung erhielt der «Südexpress» wieder seine Originalfarben marron/creme; die außergewöhnlich schönen Holzintarsien sind erhalten geblieben. Heute hat der Wagen 44 Plätze (rote Ledersessel) in legendärem Salon-Ambiente an elf 4er Tischen.

Im Jahr 2004 wird dieser Wagen wieder in den Originalzustand zurückversetzt und bietet 24 Gästen ion Pullman-Sesseln Platz.



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

A Nostalgic European Journey



South Eastern Railway - London-Chatam-Dover Railway
 CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPLE

Service Rapide sans changement de voitures
 FAST TRAVELLING without any change of carriages
 The train are equipped with DINING-CARRIES and 1st and 2nd CLASS
 Only on Wednesdays
 Via CONSTANTINOPLE
 On Thursdays, Sundays, and
 For BUKAREST

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE · CONSTANTINOPLE
 PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS



WINTER 1904-05

LONDRES - PARIS - VIENNE

WINTER 1904-05

PARIS - CONSTANTINOPLE

WINTER 1904-05

PARIS - BUKAREST

WINTER 1904-05

Rhein-Dampfschiffahrt

Kölnische und
 Düsseldorfer
 Gesellschaft



FAHRPLAN

NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

№70007 «L'Aquitaine» Salon-Speisewagen



Trotz moderner Technik entspricht der «L'Aquitaine» dem für die Pullman-Wagen typischen Art-Deco-Stil der dreißiger Jahre. Mitte der 60er Jahre gehörte er zu den modernsten mit Klimaanlage ausgestatteten Speisewagen. er diente der Französischen Staatsregierung.

Bis der «L'Aquitaine» im Jahre 1980 außer Dienst gestellt wurde, war er stets nach technisch neuestem Standard für die verschiedenen Flaggzüge europäischer Bahnen ausgerüstet, zuletzt im legendären SNCF-«Capitole». Seine Geschwindigkeit ist mit 160 international einsetzbar.

Die Anforderung für die Restaurierung (bis 1995) war in erster Linie eine vornehm wirkende und stilechte äußere Erscheinung. Dem entspricht das kleine ovale Fenster neben der Eingangstüre, das mit Messingfuß-Ornamenten der Pullman-Wagen verziert ist.

Die Wände in dunklem Holz und stilgerechte Verzierungen verleihen dem «L'Aquitaine» ein gediegenes, freundliches Ambiente. An 2er und 4er Tischen mit originalgetreuen Plüschsesseln finden 39 Reisende Platz.



v_{max} =160 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS


№ 3551 Schlafwagen «Lx 20»



Dier Wagen des Typ LX «Luxus» mit zehn Einzelabteilen gehörten zwei verschiedenen Serien an . Sechzig Einheiten (№ 3469- № 3555) wurden in Frankreich von den Entreprises industrielles charentaises in Aytré (La Rochelle) gebaut, 30 (№ 3466- № 3495) von Metro Cammell in Birmingham, England. Sie alle wurden ab 1929 vornehmlich im «Train bleu» eingesetzt. In diesen sehr luxuriös eingerichteten Waggons gab es (mit Ausnahme der beiden äußersten) zwischen je 2 Abteilen eine Verbindungstüre. Die Abteile waren größer als in den Wagen der Type «S» und verfügten über einen Wasorraum, der hinter einer bombierten Türe aus Mahagoni kaschiert war. Ein Ehepaar verfügte somit nachts über zwei normale, d.h. nicht übereinander angeordnete, Betten und tagsüber über zwei Salons. Die Ausstattung der Kabinen wurde den englischen Künstlern Morrison und Nelson, sowie dem Franzosen René Prou (siehe auch «Côte d'Azur»), der mit dem neoromantischen Stil aufräumte und den einfacheren Art Dèco favorisierte.



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

№ 3472,3475,3480,3487,3537,3542,3551 «LX 16»



Der «LX 16» ist bis auf 4 Einzelabteile in der Wagenmitte gleich ausgebaut wie der «LX 20». Die Wagen dieser Serie verkörpern das luxuriöseste Modell, das die «Compagnie» je bauen ließ: Vier Einerabteile, die paarweise durch eine Türe verbunden sind - der Gipfel des Luxus! Mit den 6 Doppelabteilen haben in Summe 16 Personen bequemsten Schlafkomfort in diesen Waggons.



Links oben ein Blick vom Übergang zwischen zwei Abteilen, den man öffnen kann, um Suiten-Charakter zu erzeugen, zum Fenster.

Rechts oben: Die Ecke, in der der Sanitärbereich hinter eleganten, 2-flügeligen Intarsien-Türen angesiedelt ist.

Der Spiegel über dem Bett links unten strahlt genauso Eleganz aus wie der Blick durch den Korridor eines der



v_{\max} =140 km/h, RIC: Ja

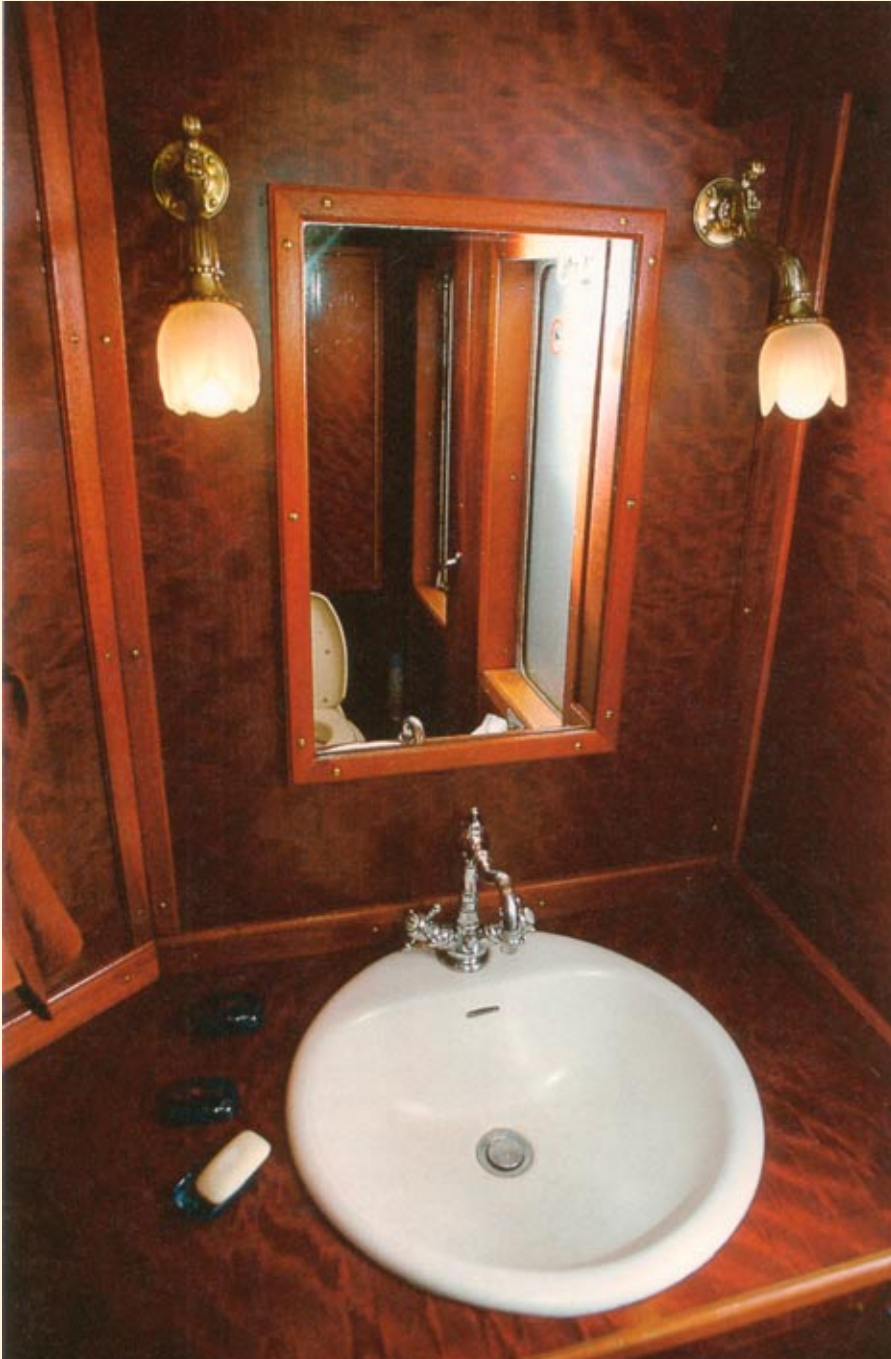


NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

No 2761 Duschewagen



Als Rundreise-Service-Wagen wird der 2761 bezeichnet. Er entstammt der Pullman-Wagen-Serie Typ «Flèche d'Or». Am 9.9.1926 wurde er von den Werken Birmingham Railway Carriage & Wagon Co Limited, Smethwick, England abgeliefert.

1935 wandelte man ihn zum Speisewagen mit 47 Plätzen um, und 1967 wurde er durch Totalumbau zum Duschewagen. Seit diesem Umbau verfügt er über 7 Duschkabinen, ein Office für den Wagenwart und 2 Schlafabteile mit 2 Betten und Waschbecken. Zudem ist er mit einem chemischen WC ausgerüstet. Warmwasser wird durch einen Ölbrenner aufgearbeitet und in einem 300 Liter Boiler gespeichert. In der ehemaligen Küche sind jetzt Boiler, Wasservorratsstank und Heizung installiert.

Eine etwas eigenwillige Farbgebung charakterisiert dieses Fahrzeug: Fensterpartie grau-hellblau, darunter CIWL-Blau.

1998 erfolgte ein weiterer Umbau in einen «Voiture service croisière».

In seinen 7 Duschkabinen, in denen man sich während der Fahrt frisch machen kann - was für ein unbeschreibliches Gefühl, während einer Bahnfahrt zu duschen!

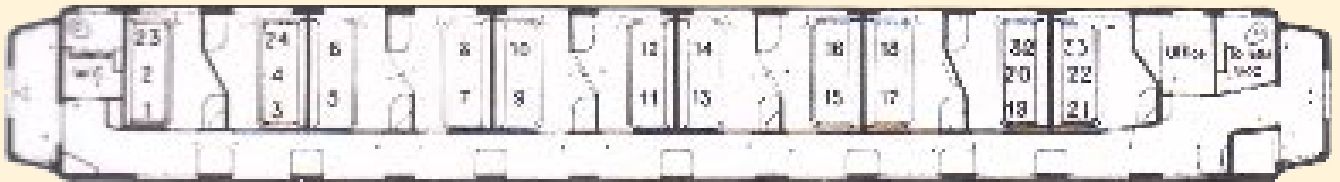


NOSTALGIE  ISTANBUL
ORIENT EXPRESS

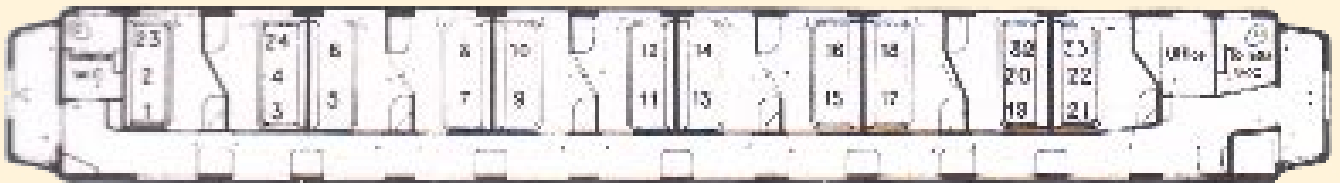
№ 3851 Schlafwagen «Yb»



№ 3909 Schlafwagen «YTb»



№ 3922 Schlafwagen «YT»



Der Schlafwagen vom Typ «Y» wurde 1940 durch «Società Italiana, Ernesto Breda per Costruzioni Meccanice», Milano abgeliefert. Er bietet in 11 Abteilen 22 übereinanderliegende, komfortable Betten. In den Abteilen befindet sich jeweils eine in einem Wandschrank integrierte Waschgelegenheit.

NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

No 1283/1286/3012 Fourgon



Ansicht des 1286

Die Gepäckwagen sind 1929 von „The Metropolitan Carriage, Wagon&Finance Co. Ltd. Saltley, England“ für den damaligen Simplon-Orient-Express (S.O.E.) gebaut worden. Sie gehörten zu den sog. sechstürigen Packwagen mit einer Länge über Puffer von 20,80 Metern und wurden bis 1965 im „Train Bleu“ und verschiedenen weiteren „CIWL“-Zügen eingesetzt.

Vor seiner Abstellung in Paris war der 1283 „Filmstar“ im bekannten Film „Mord im Orient-Express“. Vor dem Verkauf an die damalige „Intraflug“ trug er die Nr. 516609-40283. Inwendig wurde er zum Versorgungswagen umgebaut und am 30.4.1982 abgeliefert. Unter Beibehaltung des Seitenganges wurde eine Hilfsküche zum Anrichten von kalten Speisen eingebaut. Kühlschränke mit einem Fassungsvermögen von total 800 Litern und Tiefkühlschränke von 1600 Litern Inhalt, ein Weinkeller für 1200 Flaschen und Vorratsräume für Gemüse und Mineralwasser fanden Platz. Auf der der Hilfsküche entgegengesetzten Wagenseite ist ein Maschinenraum mit einem 300kW Dieselaggregat für die Erzeugung elektrischer Energie von 220 Volt Spannung installiert, die für die Kühlanlagen und die Küchenmaschinen benötigt wird. Diese Anlage spendet auch die nötige Energie für Staubsauger sowie Reinigungsapparate und hat schließlich schon geholfen, entladene Beleuchtungsbatterien wieder in Schwung zu bringen. 600 Liter Dieselbrennstoff werden auf einer Fahrt als Vorrat mitgenommen.



$v_{max}=140$ km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE  ISTANBUL
ORIENT EXPRESS

**Historische Wagen aus der Zeit der
Deutschen Reichsbahn (1926-1940)**



**Hier ein Einblick in die Salonwagen der
Deutschen Reichsbahn, die
von uns restauriert werden.**

**Sie standen zur damaligen Zeit in direkter Konkurrenz
zur «Wagon Lits» (CIWL) - den Zügen Orient Express, Train Bleu,
Côte d'Azur-Express,...**

NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

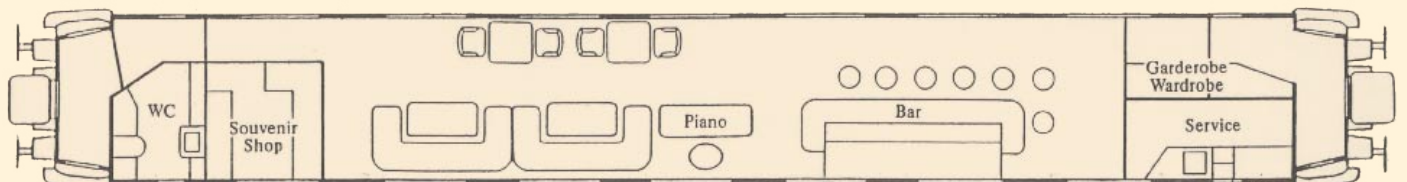
№ 24506 «Rheingold Pianowagen»



Was wäre eine Reise im «NIOE ORIENT EXPRESS» ohne Cocktail an der Bar, ohne stimmungsvolle Atmosphäre und dezente Begleitung am Piano? Als die Reisen quer durch den europäischen Kontinent noch Tage dauerten, waren die Barwagen willkommene Abwechslung und oft auch gewinnbringender Zeitvertreib.


Heute ist der «Rheingold-Pianobarwagen» der gesellschaftliche Mittelpunkt jeder Fahrt und Reise mit dem NOSTALGIE ISTANBUL ORIENT EXPRESS. Der Pianobarwagen wurde 1928 ursprünglich als Salonwagen 2. Klasse gebaut, nach dem Krieg diente er der DB für Reisende der 1. und 2. Klasse, ehe er 1972 außer Dienst gestellt wurde.

Ende der 80er Jahre wurde er sehr aufwendig restauriert und zum eleganten Pianobarwagen umgebaut. Nach den Vorbildern der großen Hotelbars der 20er und 30er Jahre kamen nur edelste Materialien wie Mahagoni, Wollteppiche, Leder, viel Messing und Bronze in Frage. Der Gast wird bei einem Glas Champagner verwöhnt.



v_{\max} =140 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE
ORIENT  ISTANBUL
EXPRESS

Bildergalerie № 24506



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

№ 24507 «Rheingold Salonwagen»

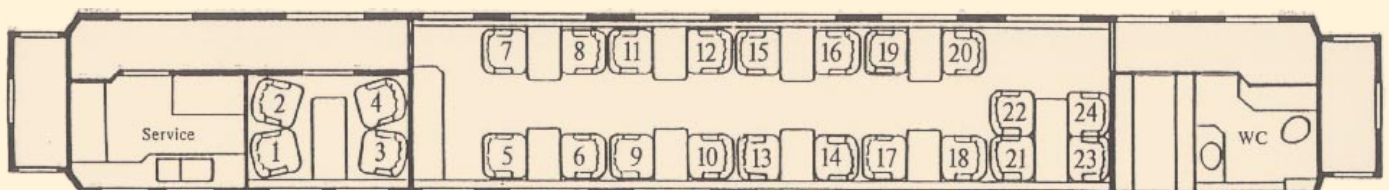


Der große Salonwagen aus dem Jahre 1928 wurde 1988 äußerlich millimetergenau original restauriert. An nur acht 2er Tischen und zwei 4er Tischen bietet er seinen Reisenden großzügigen Komfort; hellblaue Plüschsessel und gediegene Holzvertäfelung verleihen dem «Rheingold-Salonwagen» freundlich-elegantes Ambiente.

Ursprünglich war dieser Wagen als deutscher Salonwagen 2. Klasse inklusive Küche konzipiert; nach dem Krieg diente er als Gesellschafts-/Tanzwagen.

Erst 1984 wurde der «Rheingold-Salonwagen» in Schweizer Besitz nach dem Vorbild der legendären «Pullman-Wagen» als exklusiver Salonwagen 1. Klasse ausgebaut.

Die üppige Verwendung hochwertiger Materialien wie Mahagoni und Messing unterstützt das stilechte Ambiente des «Rheingold-Salonwagens».



v_{\max} =140 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

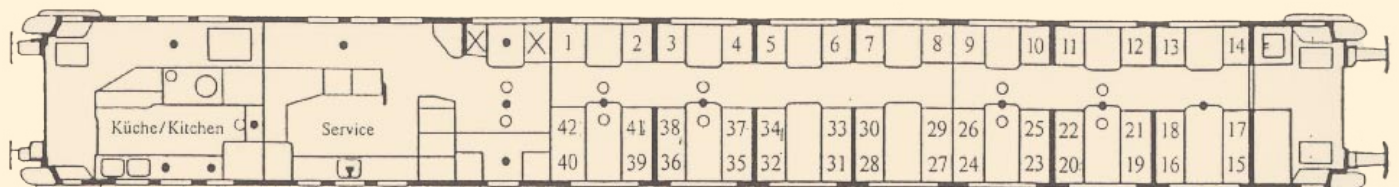
№ 1140 Speisewagen «MITROPA»



1939 als einer der ersten einer Serie von 60 neuen Speisewagen der Verwendungsgruppe 35 bei der Womag in Görlitz gebaut. Eingesetzt in den Fernschnellzügen Berlin-Frankfurt am Main.

Wagen dieses Types waren als Verstärkungswagen für den «Rheingold»-Salonwagenzug vorgesehen. Bei Kriegsausbruch wurde der Luxuszug eingestellt. Nach dem Kriege zunächst im Einsatz in den Militärzügen der US-Armee. 1951 durch die neugegründete DSG (Deutsch Speise- und Schlafwagen-Gesellschaft) übernommen. 1981 praktisch im Originalzustand ausgemustert. 1984 Kauf von der DB und Einreihung in die Sammlung von «Historischen Luxus-Eisenbahnwagen». Aus dieser Serie sind nur ganz wenige Exemplare erhalten geblieben.

Die Nr. 1140 ist mit Abstand der besterhaltene Wagen. 1991/1992 wird er sehr aufwendig restauriert werden und dem Erscheinungsbild der beiden anderen «Rheingold»-Wagen angepasst. Der Kochherd wird mit Kohle befeuert.



v_{\max} =160 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



NOSTALGIE  ISTANBUL
ORIENT EXPRESS

Bildergalerie 1140 «MITROPA»



NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

№ 10000 «Reichspräsident Hindenburg»



(1993 - 1995) war in erster Linie eine vornehm zu Originalzustand der 30er-Jahre, sowie die Wiederausstattung mit Pullmansesseln.

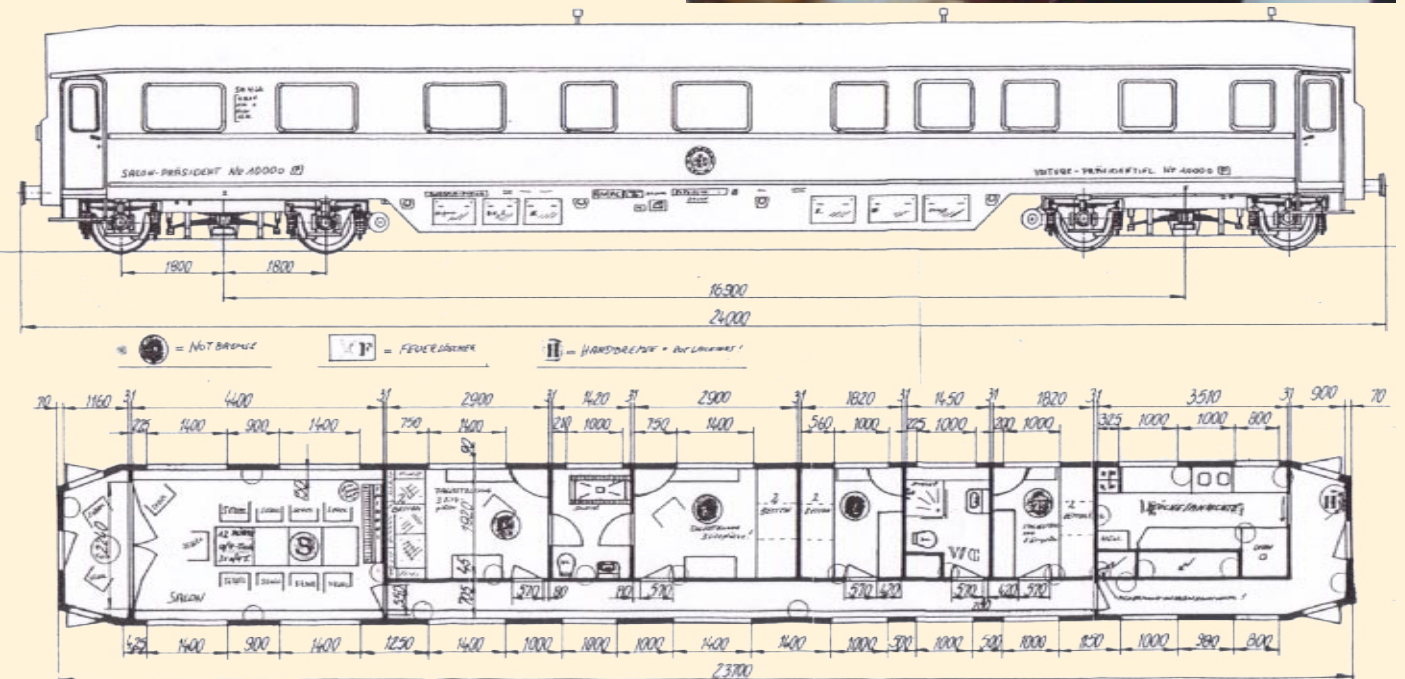
Die Wandvertäfelung ist aus Kirschbaum mit stilgerechten Verzierungen und verleiht dem "Berlin 10000" ein gediegenes, freundliches Ambiente. An 2er -oder 4er Tischen mit originalgetreuen Plüschsesseln finden maximal 16 Reisende Platz.

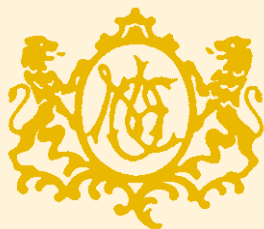
Der Wagen hat 2 Präsidenten-Suiten mit einer Couch, Fauteuils und jeweils einem Tisch.

Trotz moderner Technik entspricht der «Berlin 10000» dem für die DRG Staats-Salon-Wagen typischen Art-Deco-Stil der dreißiger Jahre. 1926 gebaut, erfolgte die Nutzung dieses Waggons vornehmlich von Reichspräsident Paul von Hindenburg.

Der Ende 1969 außer Dienst gestellte «Berlin 10000» wurde von der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR gerne als Repräsentationssalonwagen genutzt. der letzte Staatspräsident, der ihn damals benutzte, war Walter Ulbrecht.

Die Anforderung für die komplette Restaurierung wirkende äußere und innere Erscheinung im nahe-





№10005 Salonwagen «Präsident»



Trotz moderner Technik entspricht der «Berlin 10005» dem für die Salon-Wagen typischen Art-Déco-Stil der dreißiger Jahre. Ab 1932, dem Baujahr des Wagens, gehörte er bis zur Wende dem ersten Regierungszug der DDR an und diente verschiedenen Partei- und Regierungsgrößen als Domizil.

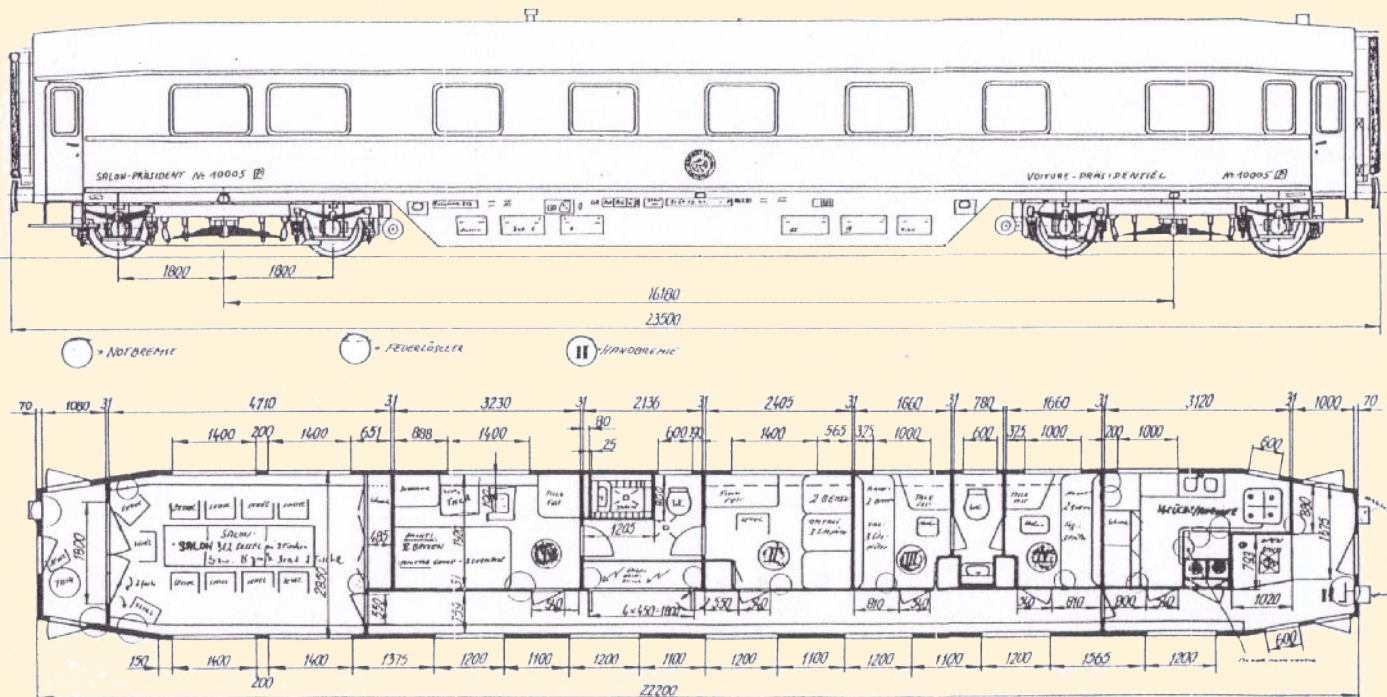
Bis der «Berlin 10005» im Ende 1972 außer Dienst gestellt wurde, war er stets nach technisch neuestem Standard für die verschiedenen europäischer Bahnen ausgerüstet.

Von 1992 bis 1995 wurde das Fahrzeug nahezu in den Originalzustand versetzt und

den technischen Bahnstandards (RIC) angepaßt.

Die Wände - wieder in Mahagoni mit stilgerechte Verzierungen - verleihen dem «Berlin 10005» ein gediegenes, freundliches Ambiente. An 2er und 4er Tischen mit originalgetreuen Plüschsesseln finden 16 Reisende Platz.

Der Wagen hat 2 Präsidenten-Suiten mit einer Couch, Fauteuils und jeweils einem Tisch. Dazwischen befindet sich jeweils ein Bad mit Marmorwaschtisch und WC.



v_{max} =140 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen



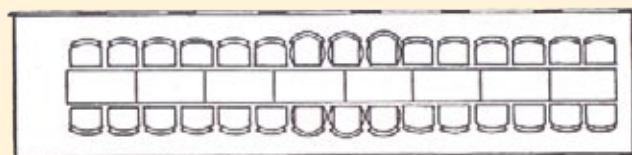
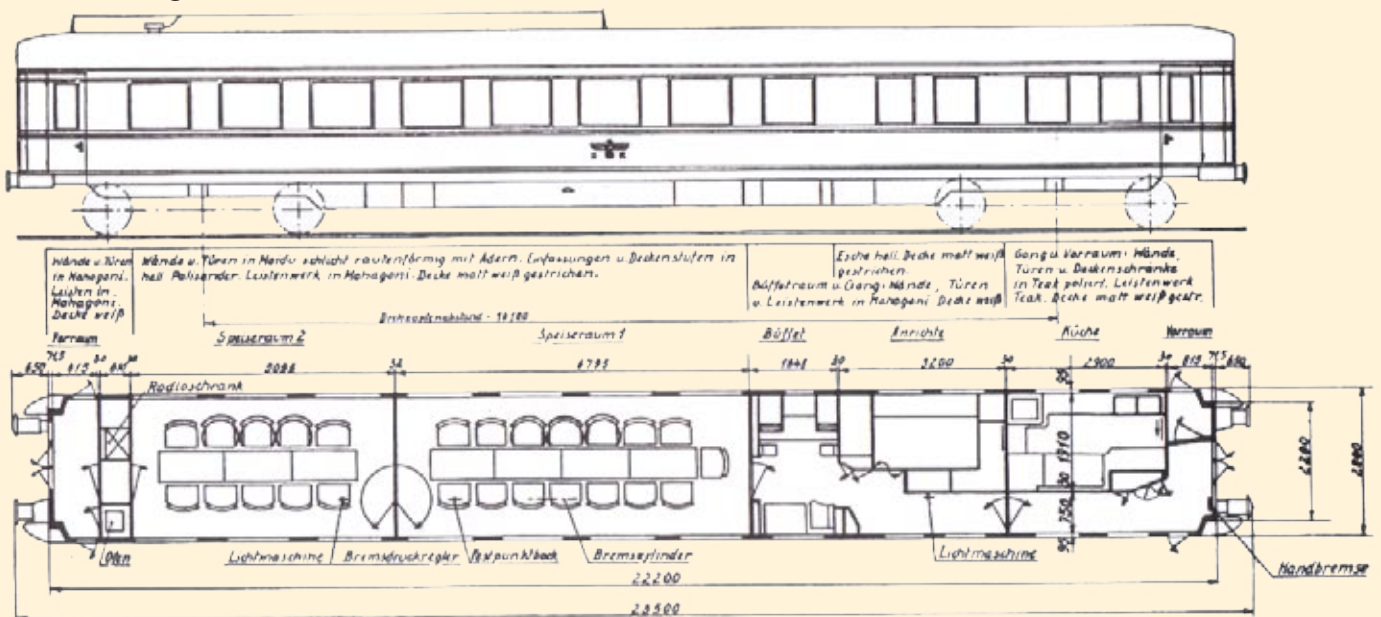
NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

№ 10243 Salonwagen «Berlin»

Der ehemalige Regierungs-Salonwagen des III. Reiches wurde vor einigen Jahren zufällig (als «Camping-Wagen» einer Eisenbahnergruppe) in der Nähe von Wien, wo er als Wochenendhaus diente, gefunden.

Es stellte sich heraus, daß es sich bei ihm um einen alten Reichsbahn-Wagen handelte, worauf er gekauft wurde. Zu diesem Zeitpunkt konnten wir noch nicht ahnen, um welches geschichtsträchtige Fahrzeug es sich handelte. Mit Experten und deren Recherchen bzw. durch das Archiv der Vereinten Werkstätten stellte sich heraus, daß es sich um den legendären Wagen № 10243 handelte - die beiden «Salon-Speisewagen № 10243 und № 10244» glichen dem Speisewagen Görings und demjenigen des «Führers» (№ 10241 und № 10242). Möglicherweise handelte es sich um zwei weitere Salonwagen, welche den beiden zur zusätzlichen Nutzung zgedacht waren. Nach dem Krieg wurde der Wagen im amerikanischen Hochkommissar-Zug A400 Nr. 96 eingesetzt, dann an die DB übergeben und 1955 an die DSG verkauft, 1978 ausgemustert, 1984 nach Österreich verkauft und 1999 durch einen Privatmann an einen Aktionär unserer AG verkauft. 2003: Beginn der Generalrenovierung in einem tschechischen Eisenausbesserungswerk.

Nach Befundung der Bausubstanz (Renovierungsbedarf) wurde eine Plakette und im Stahl eingeschlagene Zahlen (Nummer 10243) gefunden. Nach Renovierung wird dieser Salonwagen wieder im Ursprungszustand von 1938 die Werkstatt verlassen. Erneuert werden die komplette Inneneinrichtung mit Elektrik und die Küche nach modernen Gesichtspunkten. Der Wagen wird voraussichtlich Anfang 2005 ausgeliefert und wieder in Betrieb genommen werden.



Salonspeisewagen
»Berlin 10243«



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

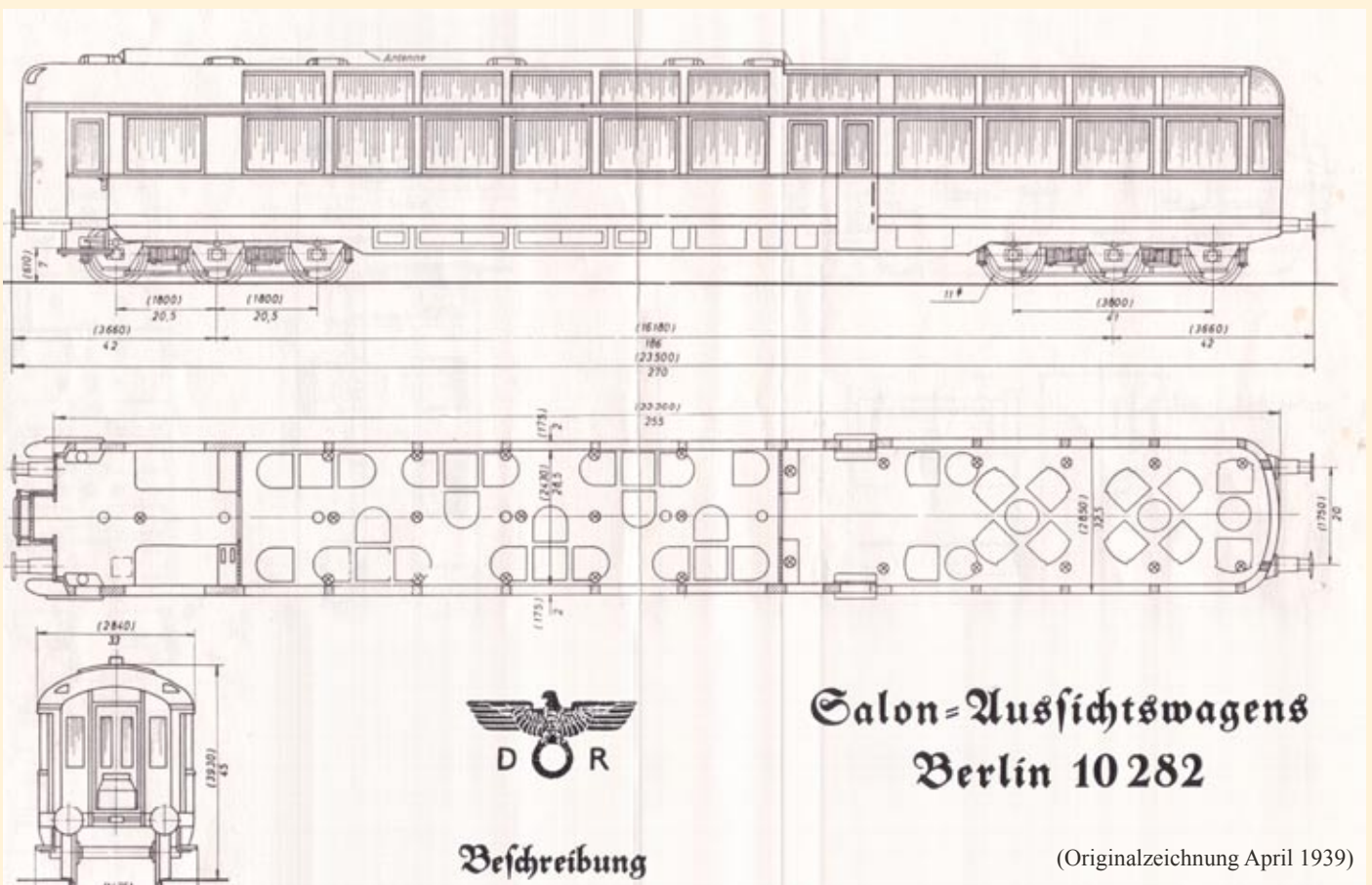
№ 10282 Salon-Aussichtswagen «Berlin»

Wagen z. Zt. im Wiederaufbau




Der Salon-Aussichtswagen wurde 1939 erbaut. Er besteht im Wesentlichen aus 2 großen Räumen: dem «Großraum» und dem «Aussichtsraum». Beide sind mit Glastüren verbunden. Das Modellfoto des Wagens zeigt einen gläsernen Zug, der in alle Richtungen Ausblick erlaubt. Das Dach ist offenbar. Die Eleganz des Äußeren läßt den Schluß nahe, daß seine Aufgabe auch *gesehen werden* war, auch die vielen Lampen, die bei Nacht imposant wirken und das Fehlen von Vorhängen unterstreichen dies. Die Wirkung des Waggons beruht auf den strengen, technischen Ecken, aber auch durch Art Déco-Elemente mit weichem Schimmer und metallischem Glanz und dem Spiegeln des Glases. Ein technischer

Wagenbau-Traum auf Schienen entsteht wieder neu! *(Wir verwehren uns aber gegen jegliche geschichtlichen Assoziationen, außer denen der Herausforderung der historischen Wiederherstellung)*



v_{max} =150 km/h (evtl. 160 km/h), RIC: Ja, alle Bahnen

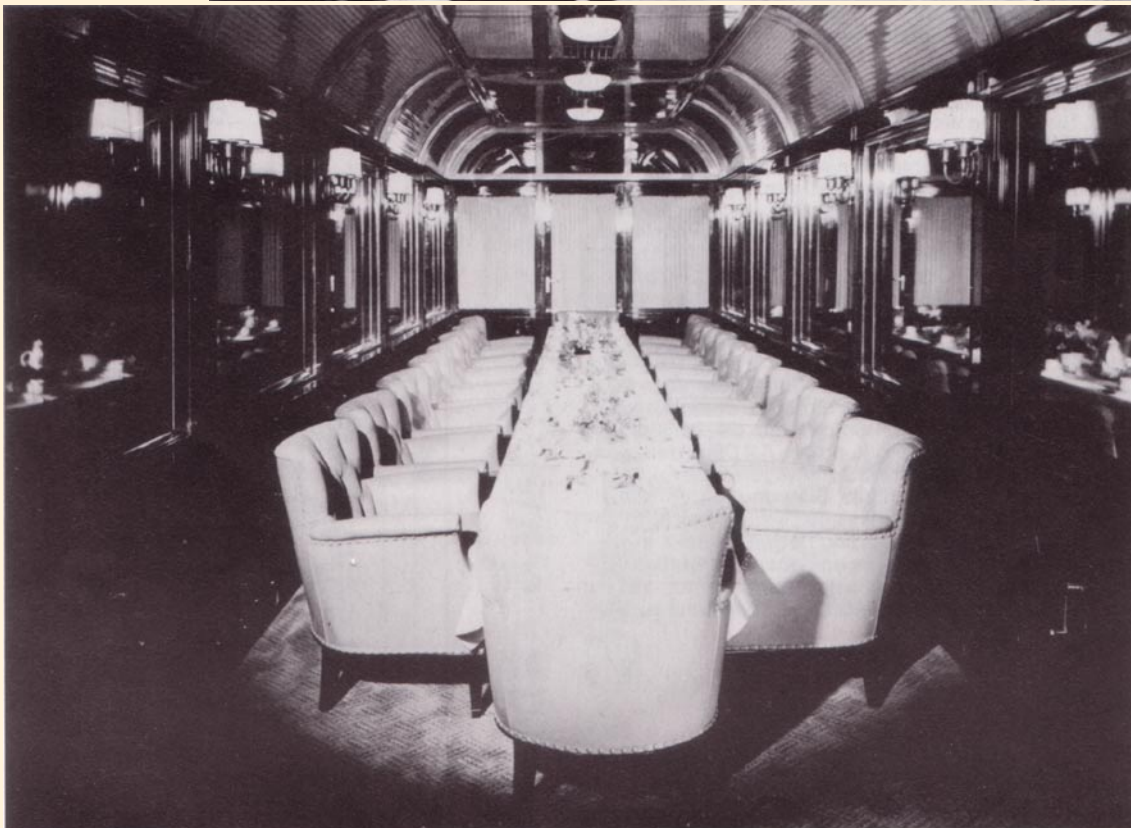
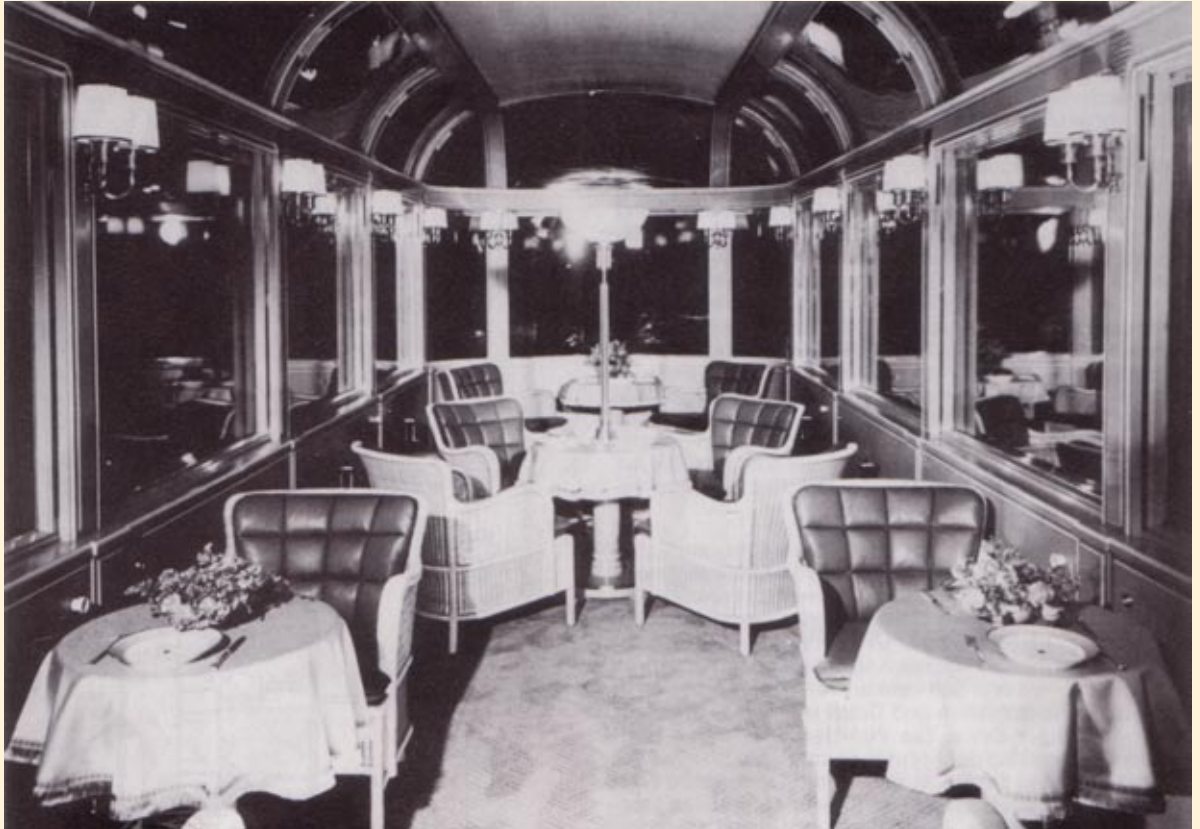


NOSTALGIE
ORIENT  ISTANBUL
EXPRESS

No 10282 Bildergalerie

Die Restaurierung wird nach diesen Fotos durchgeführt. Die Sessel sind aus feinstem Leder und werden in Italien extra nachproduziert.

Rechts der Blick zum Wagenende mit Rundkanzel und Glasdach. Der Wagen wurde immer im Verband mit den Salon-Speisewagen



eingesetzt. Das Bild unten zeigt den Konferenzraum.

Nach dem Ende der Schreckensherrschaft wurde der Wagen unter Anderem vom Amerikanischen Hochkommissariat (Zug A 300 Nr. 50, US-Forces Austria) und 1953-2002 von der ÖBB übernommen und als Oberbaumeßwagen 951.100 Wn eingesetzt.

NOSTALGIE  ISTANBUL
ORIENT EXPRESS

**Sonstige Wagen von verschiedenen
Bahnverwaltungen**

**Wir bieten nicht nur unseren weltberühmten,
einmaligen Luxuszug an,
auch «normale» Reisezugwagen aus verschiedenen
Epochen gehören zu unserem Bestand.**

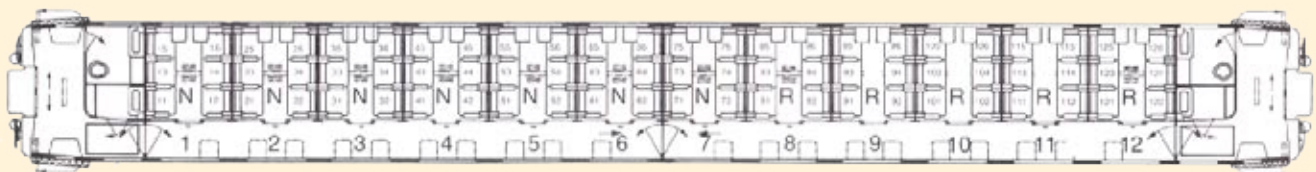
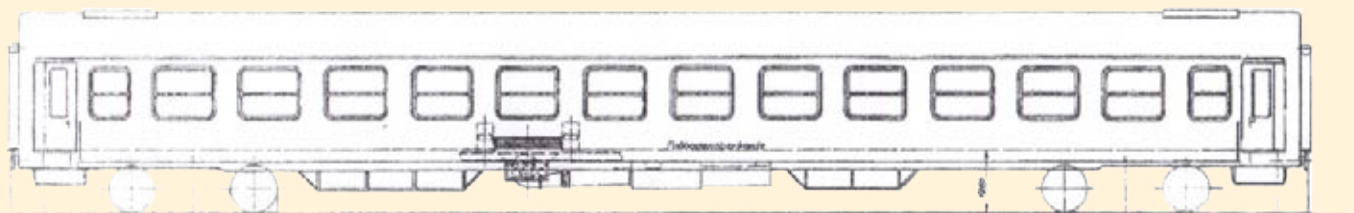


NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

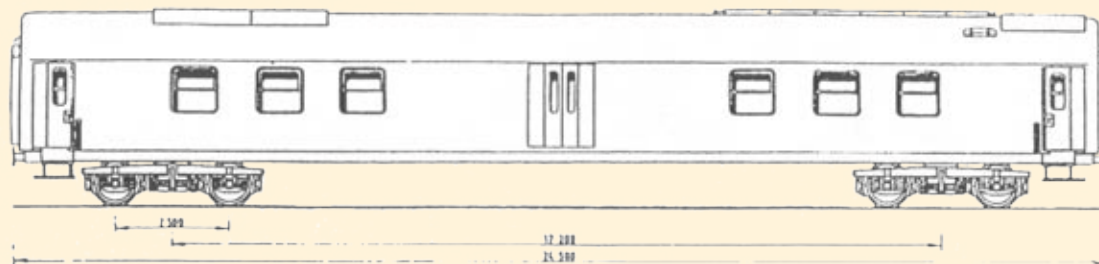
Unsere anderen Wagen (Übersicht)



DRG 74488 «Berlin», Deutsche Reichsbahn, BJ 1940, 2. Klasse, 68 Plätze, RIC: D/A/CH, $v_{\max}=140$ km/h



35104 Bm, 2. Klasse, Luftheizung, alle Spannungsarten, BJ 1968, 72 Plätze, RIC: alle, $v_{\max}=160$ km/h



40205 Maschinen-
Gepäckwagen, ex-
DDR-R-Zug,
RIC: alle Bahnen
 $v_{\max}=140$ km/h
Stromerzeuger für
Zugversorgung,
90 kW, 380V



NOSTALGIE ORIENT ISTANBUL EXPRESS

№ 33007 IC-Bistro-Speisewagen



Der 33007 ist einer der «modernen» Bistro-Speisewagen aus dem Jahr 1994, der für den NIOE fährt.

Das Fahrzeug ist für den internationalen Einsatz in Tanz- und «Gesellschafts»-Sonderzügen vorgesehen, kann aber auch als Einzelläufer an Planzügen der Bahnen verwendbar.

Der individuelle Einsatz wird durch 36 Sitzplätze und 10 Stehplätze im Bistro-Bereich und der Theke



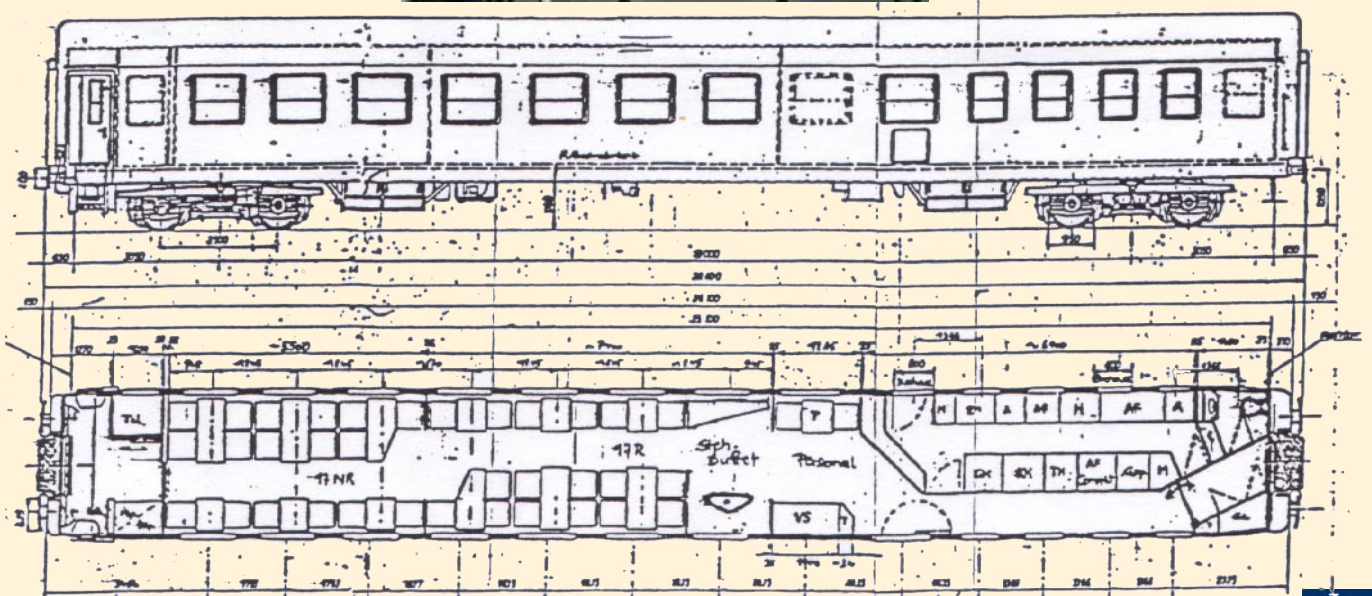
möglich. Der Wagen verfügt über eine Vollklimatisierung im IC-Standard. Modernste Kücheneinrichtung wie, Microwelle, elektr. Herd und eine Kaffee/Esspressomaschine sind vorhanden. Wir empfehlen den Einsatz mit unseren modernen Sitzwagen (Bm/Bp) und dem Tanz-Barwagen



80000. Das Fahrzeug kann in jeden modernen Bahnzug mitgeführt und eingesetzt werden.

Derzeit wird der 33007 auf die NIOE Orient Express-Farben umlackiert.


Wagennummer:
SBB 61 85 08-33.007-2



$v_{max}=140$ km/h, RIC: Ja



NOSTALGIE ORIENT



ISTANBUL EXPRESS

No 80000 «Moonlight» Tanz-Barwagen



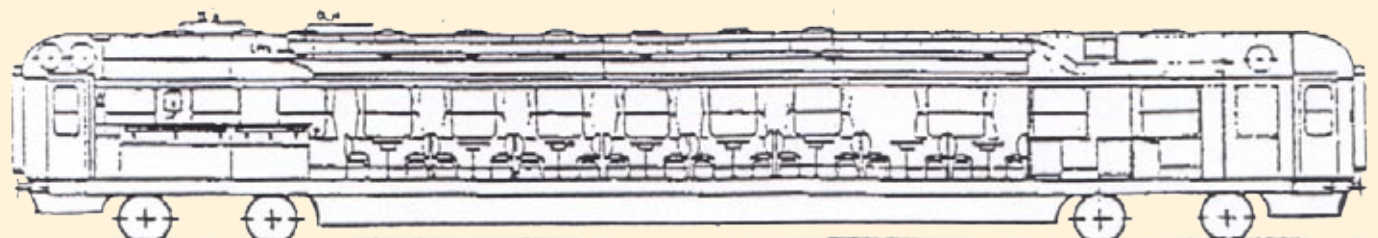
Der Bar- und Tanzwagen «Moonlight» ist ein gehobenes Gesellschaftsfahrzeug, das einer Totalrenovierung unterzogen wurde. Jugendstilstoffe und -vorhänge, Messinglampen, rote Teppiche, eine Bartheke mit Bierkühlung und Zapfanlage gehören genauso zur Ausstattung dieses voll ausgestatteten Erlebnis-Waggons. Große Kühlschränke schaffen Platz auch für die härteste Feier, eine kleine Ton- und Reiseleiterkabine schaffen

Rückzugsmöglichkeiten, die natürlich vorhandene Miniküche sorgt für den gastronomischen Part. In bequemen Korbesesseln oder stoffbezogenen Stahlrohrstühlen sitzt man komfortabel an den Tischen. Die Tische und Sessel können wahlweise auch teilweise oder ganz entfernt werden, um eine Tanzfläche entstehen zu lassen. Der Wagen wird nur mit einem technischen Betreuer vermietet, Gastronomie und Partyversorgung kann selbstverständlich von uns zur Verfügung gestellt werden. Selbstbewirtschaftung ist ebenfalls möglich. Das Fahrzeug kann auch als Sonderwagen an Regelzüge national oder international nach Vereinbarung mitgeführt werden.

Stationärer Betrieb ist ebenfalls möglich (z.B. auf Messen oder Ausstellungen). Der Waggon besitzt ein mobiles Notstromaggregat, kann aber (im Zugsverband oder stationär) mit 220V/380V versorgt werden.

Der «Moonlight» ist der Gesellschaftswagen für Ihre ganz besonderen und persönlichen Anlässe - vom Candle-Light-Dinner über eine Clubtour bis hin zur rollenden Disco mit Musik Ihrer Wahl!

v_{\max} =160 km/h, RIC: Ja, alle Bahnen Europas,



<26,4 m Gesamtlänge>

Bar/Theke 3-5 x Stehtische Gesellschaftsraum/Tanzfläche Reiseleitung/Abstellräume

