

Mythos Orient-Express

Von Markus Hehl

Orient-Express – ein Name spricht für sich. Noch heute verbindet man mit dem „Orient-Express“ das geheimnisvolle Ambiente eines großartigen Luxuszuges: Europäische Reisekultur, wie sie nur einmal erreicht wurde. Könige und Prinzen benutzten diesen Zug, ebenso wie türkische Effendis und Sultane, Filmdivas, Schriftsteller, Botschafter und Spione. Das Markenzeichen waren dunkelblaue Salon- und Schlafwagen, die ausgestattet waren mit edlen Teppichen, beleuchtet von prachtvollen Lüstern und eingerichtet mit wertvollen Möbeln. Die berühmtesten Designer des Jugendstiles und des Art déco entwarfen die Innenräume: Der Glaskünstler René Lalique, die Möbel- und Intarsiengestalter Prou, Morrison, Maple und Nelson. Nach außen kündete das herrschaftliche Wappen vom Eigentümer dieses rollenden Palastes: Die COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS.

Ein belgischer Ingenieur namens Georges Nagelmackers hatte vor über 100 Jahren die Idee eines europäischen Luxuszuges, der den Komfort der großen Hotels auf Schienen fortführen sollte. Auf seinen Reisen durch Nordamerika hatte Nagelmackers die berühmten Salonwagen des George Mortimer Pullmann kennengelernt. Beeindruckt von deren Komfort und Großzügigkeit kehrte er nach Europa zurück. Inzwischen war der Verkehr zwischen West- und Südosteuropa stark angewachsen. Politiker und Geschäftsleute aus vielen Ländern begannen einen Wettstreit um das Erbe des zerfallenden Osmanischen Reiches. Die Völker des Balkans wurden von ihren türkischen Herrschern befreit, neue Staaten bildeten sich und die Länder Mitteleuropas, vornehmlich Frankreich, Deutschland und die Habsburger-Monarchie Österreich-Ungarn richteten ihre Blicke auf das entstehende Machtvakuum. Hektische Reisetätigkeit begann. Diplomaten reisten in Richtung Bosphorus und schlossen Verträge und Bündnisse; eifrige Händler erkundeten Rohstoffquellen und Absatzmärkte.

Doch die Fahrt war beschwerlich. Mehrmals forderte der Fahrplan zum Umsteigen auf. Die Reisenden mussten in zweifelhaften Hotels übernachten. Schließlich war noch ein gutes Stück des Weges mit Schiff und Pferdekutsche zurückzulegen. Georges Nagelmackers erkannte die Marktlücke schnell. Im Jahr 1872 erhielt er die erste

Konzession für eine Schlafwagenverbindung von Paris nach Wien. Durch den Erfolg dieser Fahrten bestätigt gründete er im Oktober des gleichen Jahres ein eigenes Unternehmen. Die COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS war geboren. Prominentester Aktionär der "CIWL" war König Leopold II. von Belgien.

Zunächst wurden die Wagen der Internationalen Schlafwagen Gesellschaft (ISG), wie sie auf deutsch genannt wurde, an planmäßige Züge angehängt. Doch bald wuchs die Zahl der zusätzlich verkehrenden Wagen und die Dampflokomotiven waren an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt: Die Wagen der CIWL mussten fortan als separate Züge geführt werden. Vom 10. bis zum 14. Oktober 1882 verkehrte von Paris nach Wien ein einmaliger Werbezug, der nur aus Schlafwagen, Speisewagen und Gepäckwagen bestand. Das geladene Publikum war begeistert; die Epoche der großen europäischen Luxuszüge war eingeleitet.

Von Paris nach Konstantinopel

Doch Nagelmackers Ziel war Konstantinopel, das heutige Istanbul, die damalige Hauptstadt des Osmanischen Reiches. 1883 kam es zum Vertragsabschluss der CIWL mit den acht beteiligten Bahngesellschaften: Die Französische Ostbahn, die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, die Kaiserlich-königliche Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien und die Königlichen Rumänischen Eisenbahnen.

In den Verträgen wurde festgelegt, dass die Züge nach Konstantinopel aus zwei Gepäckwagen, einem Salon-Restaurationswagen und mindestens zwei Schlafwagen bestehen sollten. Neben genauen Absprachen über den Betrieb und die Anzahl der verkehrenden Züge, wurden auch andere interessante Details festgelegt: „Die Gepäckwagen werden so konstruiert, dass sie den Organen der Zollbehörde ungehinderte Revision während der Fahrt gestatten. Der Zug soll mit Gas oder elektrischem Licht erleuchtet und mittelst Wasserrohrheizung geheizt werden. Die Wagen der Expresszüge müssen den anerkannt besten Systemen, sowie im Inneren allen Anforderungen in Bezug auf Bequemlichkeit, Geräumigkeit und Komfort entsprechen. Dieselben sollen aus Material bester Qualität hergestellt und dürfen dem Fahrdienst nicht eher übergeben werden, als bis sie von Fachmännern der Kaiserlichen

General-Direktion zu Straßburg und der französischen Ostbahn geprüft und abgenommen sind“.

Natürlich mussten auch die finanziellen Angelegenheiten vertraglich geregelt werden: „Die Passagiere haben für diese Orient-Express-Züge Schnellzugsbillets 1. Klasse zu lösen und der Schlafwagensgesellschaft einen festen Zuschlag zu vergüten, welcher sich auf 20% der jetzigen Billetpreise der beteiligten Verwaltungen berechnet.“ Der Vertrag galt zunächst für zwölf Jahre.

Jungfernfahrt mit Pannen

Am 5. Juni 1883 konnte der erste Orient-Express vom Pariser Ostbahnhof abfahren. Da aber die vorgesehenen Luxuswagen noch nicht fertiggestellt waren, wurden für die Premiere keine Ehrengäste geladen. Eine glückliche Entscheidung, wie sich wenige Tage später herausstellen sollte. Denn in Rumänien hatte ein Unwetter den Bahndamm unterspült und zwang den Zug zu einem unfreiwilligen Halt. Zunächst fuhr die Lokomotive allein über die beschädigten Gleise. Doch als beim zweiten Versuch der ganze Zug nachts und im Schein unzähliger Fackeln hinüberrollte, entgleisten einige Wagen und zwei Eisenbahner wurden getötet.

Erst als die neuen, noblen Schlaf- und Speisewagen die Fabrikhallen verlassen hatten, wollte Georges Nagelmackers zur offiziellen Eröffnungsfahrt einladen. Am 4. Oktober 1883, einem Donnerstag, sieben Uhr abends war es soweit: Am Pariser Gare de l'Est stand der frisch polierte Zug zur Abfahrt bereit. Die Lokomotive der französischen Ostbahn machte kräftig Dampf, und am Bahnsteig hatten sich Hunderte von Schaulustigen eingefunden.

Opper de Blowitz, ein führender Journalist jener Zeit, berichtete als geladener Ehrengast über den denkwürdigen Augenblick: „Vierzig Arme von der einen Seite strecken sich hundert Händen von der anderen entgegen; die Schlafwagenschaffner in ihrer kastanienbraunen Uniform machen sich mit Paketen auf den Schultern und Säcken in den Händen in den Abteilen zu schaffen, um sie dort zu verstauen. Dabei zwängen sie sich auf Zehenspitzen durch den schmalen Raum, welchen ihnen die dicht gedrängt im Korridor stehenden Reisenden übriglassen. Taschentücher treten in Bewegung, einige Hüte werden abgenommen; die Eisenbahner schieben die Zuschauer zurück und trennen mit der Unbeugsamkeit des Schicksals die sich haltenden Hände. In der ganzen Szenerie erregt vor den zwei Waggonen und dem Gepäckwagen der

Speisewagen mit kokett geöffneten Vorhängen besonderes Aufsehen. Die großen Gaslichter beleuchten einen wahren Festsaal. Alle Tische des Restaurants, in sieben Reihen paarweise gegenüberliegend, rechts die mit vier Plätzen, links die mit zweien, sind prächtig gedeckt. Das Weiß der Tischtücher und wunderbaren, durch die Kellner kunstvoll gefalteten Servietten, das transparente Funkeln des Glases, der Rubin des Rotweins, der Topas des Weißweins, das reine Kristall des Wassers in den Karaffen und die silbernen Helme der Champagnerflaschen blenden die Menge draußen wie drinnen und strafen die trauernden Mienen und das unglaubliche Bedauern der Abreisenden Lügen“.

Eine illustre Gesellschaft von rund vierzig Personen hatte sich für die offizielle Jungfernfahrt des Orient-Express eingefunden. Hohe und höchste Persönlichkeiten, Prominenz aus aller Herren Länder wohnten dem Ereignis bei: Minister aus Frankreich, Belgien, Deutschland, Österreich-Ungarn, ebenso wie Abgesandte des osmanischen Sultans drängelten sich in den Wagen. Die Generalsekretäre aller beteiligten Bahnverwaltungen waren vertreten. Selbstverständlich durfte auch Georges Nagelmackers als Gastgeber und Vorstand der CIWL nicht fehlen.

Die Ehrengäste erlebten eine Fahrt von bisher unbekanntem Luxus; sie logierten in einem Palast auf Rädern, der selbst für kulinarische Feinschmecker keine Wünsche offen ließ: „Auf einmal geht die Tür der Küche auf: Der Küchenchef, diese unsichtbare Göttlichkeit, die uns seit der Abfahrt in Paris nicht mehr aus dem Staunen kommen ließ und die niemand bisher gesehen hat, erscheint auf der Schwelle, sein Gewand aus weißem Zwillich voll von den Spuren des glorreichen Kampfes, den er seit achtundvierzig Stunden austrägt und der ihm nur einhellige Triumphe eingebracht hat“.

Die Gleise trugen den Orient-Express von Paris über Stuttgart, München, Simbach, Wien, Budapest, Temesvar bis an das Ufer der Donau hinter Bukarest. Nachdem die Fahrgäste von König Carol von Rumänien empfangen worden waren, setzten sie mit einer Dampfbarkasse über die Donau und stiegen in die „einfachen Wagen“ der sogenannten Orient-Bahn, die sie bis zur Hafenstadt Warna am Schwarzen Meer brachten. Der luxuriöse Teil der Reise war nunmehr endgültig vorbei. Ein Dampfer der Österreichischen Lloyd brachte die Orient-Express-Reisenden endlich an das Ziel: Konstantinopel. Erst fünf Jahre nach der Jungfernfahrt des Zuges, im Jahr 1888, waren die Gleise durchgehend bis an den Bosphorus verlegt, und der Orient-Express konnte sein Ziel auf Schienen erreichen.

Überfallen und eingeschneit

Nicht selten wurde die Fahrt in den folgenden Jahren unvorhergesehen unterbrochen. So zum Beispiel im Jahr 1891 als griechische Räuber den Zug zum Entgleisen brachten, Personal und Fahrgäste entführten und erst gegen ein Lösegeld wieder auf freien Fuß setzten. Kurze Zeit später wurde die türkische Grenze wegen einer Cholera-Epidemie gesperrt und die Fahrgäste tagelang in einer Quarantänestation festgehalten. In der Nacht des 6. Dezember 1901 überfuhr der "Ostende-Wien-Express", ein Ableger des Orient-Express, im Frankfurter Hauptbahnhof einen Prellbock, durchbrach eine Wand und kam erst zwischen den Tischen der Bahnhofsrestauration zum stehen. Im Jahr 1907 blieb der Zug in der europäischen Türkei in einer Schneeverwehung stecken. Keinen Zentimeter mehr konnte die Dampflok die schweren Wagen bewegen. Immer weiter versank der Zug in den weißen Massen. Fenster und Türen waren vom Eis blockiert und Hilfe war nicht zu erwarten. Die Temperatur in den Abteilen sank auf zehn Grad; langsam wurden die Lebensmittel knapp. Erst nach elf Tagen konnte ein Schneepflug den eingeschneiten Orient-Express befreien.

Fürsten und Könige bevorzugten für ihre Reisen stets den Luxuszug. Blaublütige Persönlichkeiten aus vielen Ländern waren zu Gast in den Wagen der CIWL oder ließen ihre eigenen Salonwagen an das Ende des Zuges kuppeln. Bulgarische Fürsten konnten ebenso begrüßt werden, wie badische Großherzöge, serbische Kronprinzen oder kaukasische Adelige. Auch der „Maharadscha von Rana“ benutzte zusammen mit seinen sieben Frauen den Orient-Express.

Zwischen 1912 und 1913 war die Bahnverbindung nach Konstantinopel mehrmals durch die Balkankriege unterbrochen. Doch dies war nur ein kleiner Vorgeschmack auf die Wirren des Ersten Weltkrieges, die die Landkarte Europas grundlegend änderten. Am Ende dieses Krieges sollte die CIWL nicht nur in die Bücher der Eisenbahngeschichte eingehen: Am 11. November 1918 setzte eine Delegation der deutschen Regierung im Speisewagen Nr. 2419 der CIWL, der im Wald von Compiègne in Frankreich abgestellt war, ihre Unterschrift unter das Waffenstillstandsabkommen. Adolf Hitler ließ während des Zweiten Weltkrieges im gleichen Wagen und am gleichen Ort den deutsch-französischen Waffenstillstand unterschreiben. Später wurde der Wagen als Trophäe nach Berlin gebracht und im April 1945 von SS-Verbänden in Thüringen gesprengt.

Nach dem Ersten Weltkrieg bürdeten die Siegermächte der neugegründeten Deutschen Reichsbahn eine Unzahl an Reparationsleistungen auf. Auch die Führung des Orient-

Express wollte man den deutschen und österreichischen Eisenbahnern fortan nicht mehr gönnen. Eine neue Strecke, die das Territorium der besiegten Staaten umging, wurde gesucht und gefunden. Von Paris aus fuhr der Zug nun über die Schweiz, über Mailand und Triest nach Süd-Osten. Der Name des neuen Zuges: Simplon-Orient-Express.

In den 20er und 30er Jahren wurden zusätzliche Strecken befahren und verschiedene Flügelzüge eingeführt, in denen die wohlhabenden Bürger Europas durch die Länder zu reisen pflegten. Allein die klingenden Namen der Züge verbreiteten einen Hauch von Luxus und Exklusivität: Golden Arrow, Flèche d'Or, Train Bleu. Inzwischen war auch der alte Orient-Express wieder auf seine deutsche Strecke zurückgekehrt. Noch einmal erlebten die Luxuszüge eine prachtvolle Zeit, noch einmal erstrahlte das Wappen der CIWL im alten Glanz.

Während des Zweiten Weltkrieges fuhren die Züge soweit es die Kämpfe zuließen. Nach dem Balkanfeldzug Hitlers konnte man jedoch oft mit Steinen beladene Güterwagen beobachten, die zum Schutz vor den Minen der jugoslawischen Partisanen vor die Lokomotiven gespannt wurden.

Der erste Luxuszug nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr bereits am 27. September 1945: Der Arlberg-Orient-Express umging abermals das Gebiet des besiegten Deutschlands und endete bereits in Innsbruck. Zwar gab es in den 50er Jahren nochmals neue Verbindungen von und nach Warschau, Prag, Stockholm, Oslo und Rom. Doch die Zeit der großen Expresszüge war endgültig vorbei. Luftfahrtgesellschaften eroberten den Fernverkehr; Flugreisen wurden auch für den Normalbürger erschwinglich. Der "Simplon-Orient-Express" verkehrte im Jahr 1962 zum letzten Mal. Die blauen Wagen der CIWL fuhren noch einige Jahre als Kurswagen weiter. Ihren letzten großen Einsatz erlebten sie 1970 anlässlich eines Sonderzuges von Paris ins Südtiroler Pustertal.

Doch der Orient-Express sollte eine unerwartete Wiedergeburt erleben. Einem Schweizer Reisebüro war es gelungen einige der schönsten Wagen vor dem Verschrotten zu retten. Oft mussten die Fahrzeuge bereits den Schrotthändlern abgerungen werden, dann kam die mühevolle Arbeit der Restaurierung. Einige der Veteranen wurden bis auf das Skelett zerlegt und anschließend originalgetreu wieder aufgebaut. Im Jahr 1976 konnte der "Nostalgie-Istanbul-Orient-Express" erstmals wieder auf große Fahrt gehen. Seitdem sind die Wagen weltweit im ständigen Einsatz.

Auch andere Firmen und Privatpersonen konnten einige Wagen der CIWL der Nachwelt erhalten. Sie haben nichts von ihrem einstigen Glanz verloren.

Wer heute in den vornehmen Salonwagen reist, wer in den prachtvollen Speisewagen diniert und von Kellnern mit weißen Handschuhen bedient wird, der wird den Mythos des Orient-Express verstehen: Zug der Könige, König der Züge.

Zitate zum Orient-Express:

"Die Jungesellen von Bukarest trösteten sich mit der Erinnerung an die Zeit, als sie feine Diners gaben, als sie Cognac in Fässern empfangen und als die Trüffel aus Paris im Orient-Express ankamen..."

Aus dem Buch "Bucarest" von Paul Morand

"Diesem Zug, der Europa durch Europa trug, galt die Sehnsucht, das Entzücken, der Neid derer, die ihm nur nachwinken konnten".

Zitat aus einer Zeitung

"Es war ein Nachtzug, dem die Hunde hinterherbellten, aber nicht hinterherrannten".

Aus Werner Sölch: "Orient Express"

"Dein nächtliches Gleiten durch das beleuchtete Europa - O train de luxe..."

Valery Larbaud