

## Erinnerungen an glanzvolle Zeiten

### Luxus und Abenteuer im Orient-Express

Der ab 1883 von Paris nach Bukarest und sechs Jahre später bis Konstantinopel verkehrende "Orient - Express"; galt lange Zeit als Inbegriff des Luxus und der Dekadenz. Doch was erwartete die verwöhnten Reisenden an ihrem Ziel?

Seit der schrittweisen Fertigstellung der Bahnlinie Konstantinopel - Bagdad ab dem Jahr 1892 war Konstantinopel (später: Istanbul) Drehscheibe für Nahostreisen geworden. Vertreter des europäischen Kapitals waren in dem stets an Geldmangel leidenden Reich des Sultans häufige Gäste, Diplomaten, Militärs und Geschäftsleute zog es in immer größerer Zahl an den Bosphorus. Da kam das Vorhaben des Belgiers Georges Nagelmacker als Alternative zu der langwierigen Schiffsreise eine direkte, schnelle und bequeme Zugverbindung zwischen Paris, dem Balkan und dem Bosphorus zu schaffen, gerade zur rechten Zeit. Zum Unterschied vom Schiff fuhr der Zug von den großen europäischen Metropolen ab, und man musste nicht erst zu einem südeuropäischen Hafen reisen.

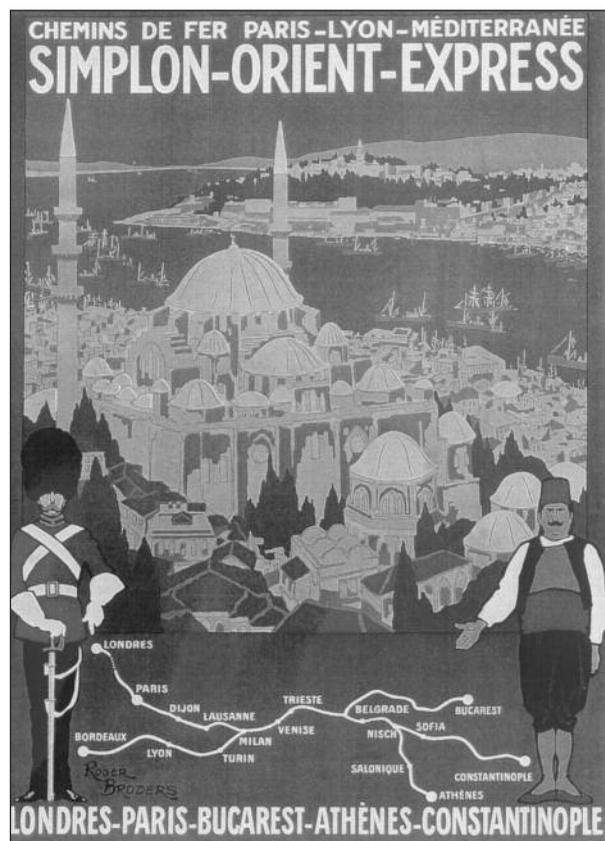
Nagelmacker gründete die "Compagnie Internationale des Wagon lits", die den Luxuszug ab Paris für "das gehobene Publikum"; mit einem Zubringer aus London betreiben sollte. Der Zug befuhr im Laufe der Jahre mit wechselnden Namen wie "Simplon-Orient-Express" und "Arlberg-Orient-Express" abweichende Strecken, entweder über die Schweiz und Norditalien oder über Wien, Budapest und Bukarest. Meist bestand er aus zwei Schlafwagen, einem Salon-Speisewagen und zwei Gepäckwagen, in denen auch eine Küche untergebracht war.

Am Anfang gestaltete sich die Reise noch recht mühsam. In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts verkehrte der Zug nur bis Bukarest. Die restlichen 335 Kilometer mussten die Reisenden in einer beschwerlichen Fahrt auf staubigen Straßen mit Kutschen fortsetzen. Gegen Ende der achtziger Jahre fuhr der Zug bis Varna am Schwarzen Meer, wo ein Dampfer die Reisenden erwartete; erst ab 1889 gab es eine durchgehende Schienenverbindung bis Konstantinopel. Für die Passagiere war die Fahrt eine Zeitreise aus dem industrialisierten Westeuropa in eines der rückständigsten Länder Europas: das Osmanische Reich. Der Zug benötigte für die mehr als 3000 Kilometer lange Strecke knappe drei Tage.

Während dieser Zeit waren die Reisenden hauptsächlich mit Essen beschäftigt. Ein Chef de cuis-

ne, drei Souschefs, drei bis vier elegant livrierte Kellner und zwei Küchenhilfen boten den zwanzig bis dreißig Fahrgästen ein dreigängiges Menü zu Mittag und ein fünf- bis achtgängiges Gala-Diner am Abend sowie Zwischenmahlzeiten an. In den Schlafwagen gab es selbstverständlich noch Stewards zur Betreuung der Gäste.

Dieser Luxus hatte natürlich auch seinen Preis: Eine Fahrt in eine Richtung kostete nach heutiger



Ein zeitgenössisches Werbeplakat für den Orient-Express.

Umrechnung weit über 100.000 ATS. Entsprechend illustrierend war die Gästeliste des Orient-Express, die zahlreiche gekrönte Häupter enthielt, die natürlich auf Staatskosten reisten, Künstler, die gerade gut im Geschäft waren oder Geschäftsleute, deren Firmenumsatz derartige Extravaganzen erlaubten.

Ein Hauch von Abenteuer und Gefahr gab den Reisenden den letzten Kick. Auf dem Balkan kam es immer wieder zu Überfällen, sodass es manche Fahrgäste der ersten Jahre vorzogen, bewaffnet auf Reisen zu gehen. 1929 geriet der Zug nur 90 Kilometer von Istanbul entfernt in einen Schneesturm

und erreichte sein Ziel erst mit achttägiger Verspätung. Während dieser acht Tage spielte sich an Bord bei Minusgraden ein harter Überlebenskampf ab und es gab auch Tote. Bei einem ähnlichen, allerdings harmloseren Vorfall dieser Art im Dezember 1931 war Agatha Christie an Bord des Zuges Richtung London unterwegs. Ein Unwetter hielt den Express zwei Tage fest. Bei diesem unfreiwilligen Aufenthalt hatte sie die Idee zu einem ihrer berühmtesten Romane, dem "Mord im Orient-Express"; der 1934 erschien.

Auch Choleraepidemien in der Türkei und einmal sogar ein Terroranschlag behinderten den regelmäßigen Verkehr des Zuges, der normalerweise zwei- bis viermal pro Woche nach Konstantinopel kam.

### Wo wohnen?

Die in Konstantinopel ankommenden Reisenden der ersten Jahre hatten ein großes Problem: Wo sollten sie wohnen und essen? Die orientalische Stadt bot noch keine europäischen Annehmlichkeiten, daher verwundert es nicht, wenn in zeitgenössischen Reiseführern empfohlen wird, eigenes Besteck und sogar Proviant mitzunehmen. Adäquate Unterkünfte boten nur die palastartigen Botschaften der europäischen Großmächte oder die Gästeappartements des Sultans, zu denen aber auch nicht jeder Reisende Zugang hatte.

Georges Nagelmacker erkannte die Notwendigkeit der Folgebetreuung der Reisenden und errichtete 1892 im Europäerviertel Konstantinopels, im alten Stadtteil Pera in Beyoğlu, das "Pera Palace Hotel", ein Etablissement, in dem sich der Luxus des Zuges in angemessener Weise fortsetzte. Das Hotel muss damals in der Tat keineswegs selbstverständliche Annehmlichkeiten geboten haben: europäische Küche, Telefone, Lift, natürlich Bad und WC in allen Zimmern und jede Menge Personal, das dem Gast viele Wege abnahm.

Das "Pera Palas" (nach türkischer Schreibweise) ist heute behutsam renoviert und ein Mittelding zwischen Luxushotel und Museum, in dem fast alle Zimmer mit einem Namensschild von berühmten Gästen, die in dem betreffenden Räumen gewohnt haben, versehen sind. Die Suite, in der Kemal Atatürk, der Gründer der Türkischen Republik, einige Tage residiert hat, ist ein allgemein und kostenlos zugängliches Museum, die anderen Zimmer kosten zumindest 230 \$ pro Nacht. Agatha Christie stieg bei ihren Aufenthalten in Istanbul ebenfalls in diesem Hotel ab. Andere berühmte

Gäste waren Schah Reza Pahlevi, Giscard d'Estaing, die Spionin Mata Hari, Greta Garbo, Kaiserin Elisabeth, Josephine Baker, Marschall Tito und viele mehr.

### Ende einer Ära

Während der Erste Weltkrieg den Verkehr des Zuges nur einige Jahre unterbrochen hatte und sich



*Der Sirkeci-Bahnhof in Istanbul:  
Endstation des legendären Orient-Express.*

der Orient-Express danach luxuriös wie eh und je darbot, konnte er nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr an die glanzvollen Zeiten anschließen, ja er entwickelte sich sogar zu einem billigen Transportmittel für Gastarbeiter. Verspätungen, schlechtes Wagenmaterial und andere Unzulänglichkeiten ruinierten den Ruf des Zuges völlig. Nachdem das Fahrgastaufkommen stark zurückgegangen war, fuhr er am 20. Mai 1977 zum letzten Mal direkt von Paris nach Istanbul, seither verkehrt er als ganz normaler Nachtzug ohne Spur von Eleganz nur noch auf der Strecke von Paris über München, Wien und Budapest nach Bukarest, in den letzten Jahren sogar nur noch bis Budapest.

In der Zeit des Kommunismus war der Orient-Express einer der wenigen internationalen Züge, die durch den "Eisernen Vorhang"; verkehrten, in den achtziger Jahren war er oft das einzige Transportmittel, das auswandernde Rumänendeutsche in den Westen brachte.

Einige liebevoll restaurierte Wagen des originalen Orient-Express werden heute gelegentlich als von Reisebüros gecharterte Sonderzüge auf Teilstrecken der ehemaligen Route eingesetzt.

*Text und Bilder von Wolfgang Ludwig;  
Reportage für Verlag Grenz-Echo AG - 24/02/2001*