

# Quer durch Osteuropa

## Orient-Express verband erstmals West und Ost

Osteuropa und der Orient-Express haben für CWT beide eine hohe Bedeutung: Osteuropa ist einer der am stärksten wachsenden Reisemärkte (s. auch Artikel auf Seite 6/7) und die Betreiberin des Orient-Express', die „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, war eines der Vorläuferunternehmen von Carlson Wagonlit Travel. Der Orient-Express war ein Wegbereiter für Reisen nach Osteuropa, und so reisen wir zunächst in die Geschichte des Luxuszuges und dann in einige osteuropäische Länder.



Luxus und Komfort im Zug

Eigentlich war die Idee ein US-Import: Der junge belgische Ingenieur Georges Nagelmackers bereiste im Jahr 1867 Amerika, wo er die Schlafwagen eines gewissen Herrn Pullman – seinerzeit eine Revolution im Bahnverkehr – kennenlernte. So wurde er von der Idee beseelt, auch in Europa, wo das Bahnreisen noch von beträchtlicher Unbequemlichkeit gekennzeichnet war, Ähnliches zu

schaffen: luxuriöse und komfortable Züge, die Europa von West nach Ost durchquerten.

### Ein Traum wird wahr

Im Europa des ausgehenden 19. Jahrhunderts war es ein fast hoffnungsloses Unterfangen, die Grenzen der Nationalstaaten in Form eines übergreifenden Schienennetzes durchlässig zu machen und trotz militärischer Bedenken eine internationale Eisenbahngesellschaft zu gründen. Doch Nagelmackers gewann den belgischen König als Unterstützer und konnte bereits 1872 die ersten Schlafwagen auf der Strecke Paris–Wien verkehren lassen. Im selben Jahr gründete er die „Compagnie des Wagons-Lits“ (später „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ – CIWL). 1883 fuhr der erste Orient-Express in Paris ab, die Strecke nach Konstantinopel (Istanbul) wurde ab 1889 durchgehend bedient. Sie führte von Paris über Straßburg, Wien, Budapest, Bukarest und Varna nach Konstantinopel. Um die Wende zum 20. Jahrhundert gab es bereits zahlreiche Anschlusszüge zum Orient-Express, die viele Länder verbanden.

### Innovativer Tourismuswegbereiter

Quasi nebenbei erfand Nagelmackers noch den „Pauschalismus erster Klasse“, indem er Kombi-

nationsluxusreisen und Spezialrundreisen nach Osteuropa organisierte. Revolutionär war auch die Möglichkeit, Hotelbuchungen und Fahrkartenkauf gleichzeitig erledigen zu können. Als Tochterunternehmen der CIWL gründete er die „Compagnie Internationale des Grands Hôtels“, die erste internationale Hotelkette der Welt. Aus Fahrkartenschaltern entlang der Strecke entwickelten sich vielerorts Reisebüros – teilweise Vorläufer heutiger CWT-Büros in Osteuropa.

### Es kann nicht nur einen geben

Die Zeit zwischen den Weltkriegen brachte wegen politischer Wirren neue Streckenführungen: Ab Linz wurde eine Strecke nach Prag eröffnet und von Wien aus wurde zusätzlich Warschau bedient. Längst gab es nicht mehr nur den einen Orient-Express: Nach der Eröffnung des Simplon-Tunnels 1906 fuhr bald der Simplon-Orient-Express über Mailand, Triest und Zagreb nach Osten. Ab 1932 bediente der Arlberg-Orient-Express die Verbindung Wien–Genf und ab 1948 stellte der Balt-Orient-Express die Verbindung zwischen Stockholm und dem Bosphorus her.

### Niedergang und Unsterblichkeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg sank die Bedeutung als Luxuszug, der Orient-Express wurde weitgehend als normaler D-Zug geführt. Das endgültige Aus kam durch Auto und Flugzeug und die politische Entwicklung in Osteuropa. Heute verkehren diverse Museumszüge auf verschiedenen Streckenvarianten. Die Leistung eines grenzüberschreitenden Verkehrs in widrigen Zeiten bleibt bedeutend – ebenso wie der Mythos, der wohl für immer mit dem Luxuszug verbunden bleiben wird. Nicht von ungefähr inspirierte der Orient-Express viele Kunstschaffende und war ein beliebter Schauplatz von Filmen und Romanen.