

Beiträge zur Zeitgeschichte



Von Dr. Klaus Rose

Der Orient-Express und Niederbayern

Vor 90 Jahren wirkte sich das Ergebnis des 1. Weltkriegs auch auf die Streckenführung berühmter Züge aus. Weil man beispielsweise von Seiten der Alliierten das besiegte Deutschland und Österreich umfahren wollte, ergab sich beim traditionellen Orient-Express die neue Linie von Paris über Basel, Mailand, Venedig, Triest, Zagreb und Belgrad nach Konstantinopel. Der legendäre Simplon-Tunnel war für Reisende entdeckt.

Der Name „Orient-Express“ lässt noch immer Abenteuerherzen höher schlagen. Doch während heutzutage Zug- und Kreuzfahrten durch die ganze Welt mit diesem Namen angeboten werden, ist der Originalbegriff immer noch exklusiv und geheimnisvoll. Niederbayern aber wurde lange Zeit in das Geschehen miteinbezogen.

Die Roman-Vorlage

„Mord im Orient-Express“ ist unbestritten einer der berühmtesten Romane der Weltliteratur. 1934 von Agatha Christie geschrieben, faszinierte der Roman inzwischen nicht nur ungezählte Leser, sondern auch Kinobesucher. Denn er wurde bereits zweimal verfilmt, und zwar mit Starbesetzung. Im literarischen Orient-Express geht es um eine Zugfahrt von Istanbul nach Calais. Der Mord geschieht zwischen Vinkovci und Brod, also zwischen Belgrad und Zagreb. Da der Zug bald danach in einer Schneeverwehung stecken bleibt, ist von der Zugstrecke nichts weiter bekannt. Manche meinen daher, dass die Einfahrt in den Simplontunnel das schönere Motiv für den Film abgegeben hatte. Auch mit dem Taurusgebirge in der südlichen Türkei war der Knüller in Verbindung gebracht worden. Der „Orient-Express“ wurde noch legendärer.

Der unterschiedliche Streckenverlauf des Orient-Express

Nach neuesten Recherchen fuhr der erste „Orient-Express“ am 5. Juni 1883 vom Pariser Bahnhof „Gare de l'Est“ ab. Von Anfang an als „Hotelzug“ gedacht, bot er Salon-, Schlaf- und Speisewagen, ausschließlich in der 1. Klasse. Er beendete aber seine Fahrt schon in der rumänischen Donaustadt Giurgiu gegenüber dem bulgarischen Ruse. Der Zug gelangte



Beweis im Märklin-Museum – Früher fuhr Orient-Express über Simbach/Inn.

also nicht auf osmanisches Territorium. Erst ab 1888 wagte man sich von der Abzweigung bei Budapest direkt über Belgrad und Sofia weiter nach Konstantinopel. Diese Stadt hieß ab 1930 offiziell Istanbul. Der wirkliche Orient-Express verkehrte also jetzt von Paris über Wien bis nach Konstantinopel. Er brauchte für die Strecke drei Tage. Unabhängig vom Literaturmord der Agatha Christie beeinträchtigten tatsächlich manche Überfälle die Genießer-Reise.

Der 1. Weltkrieg erforderte einen anderen Streckenverlauf. Ab Januar 1916 fuhr ein „Balkanzug“ von Berlin über verbündetes oder besetztes Gebiet, also über Breslau, Silein (Slowakei), Budapest und Belgrad nach Konstantinopel. Nach dem Krieg gab es dann den neuen „Simplon-Orient-Express“, wie oben beschrieben, und den traditionellen „Orient-Express“, der von Oostende über Brüssel - Köln - Frankfurt - Nürnberg - Passau - Linz und Wien bis Bukarest fuhr. Bis zum Jahr 1940 verkehrten also zwei Luxuszüge

mit ähnlichem Namen.

Ab dem 1. April 1946 verband der Orient-Express wieder Paris und Istanbul auf der traditionellen Strecke. Diese hatte seit 1883 über Nancy, Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, München nach Linz und Wien geführt. Jetzt handelte es sich aber nicht mehr um eine Luxus-Ausfertigung. Bald kamen sogar Waggons der 3. Klasse hinzu. Außerdem fiel ab 1961 die Einbeziehung der Länder jenseits des Eisernen Vorhangs weg. Da es Kurswagen unterschiedlichster Art gab, beispielsweise von London/Oostende, von Nizza oder von Stockholm/Warschau, bürgerten sich weitere Namen ein. Am 19. Mai 1977 war es gar mit dem fahrplanmäßigen Zug von Paris-Ost nach Istanbul zu Ende.

Später firmierten manche Nachtzüge auf kürzeren Strecken mit dem traditionsreichen Namen. Seit dem 14. Dezember 2008 gibt es tatsächlich einen neuen „Orient-Express“, der aber nur von Wien Westbahnhof über Salzburg, Mün-

chen, Stuttgart und Karlsruhe bis Straßburg fährt. Da er ein Nachtschnellzug ist, trägt er die Fachbezeichnung EN (EuroNight) 468-469 „Orient-Express“. Zusätzliche Kurswagen machen die Fahrt nach Budapest und Frankfurt/Main möglich. Unabhängig vom fahrplanmäßigen EN schmücken sich weltweit Unternehmen der Touristikbranche mit dem nostalgischen Namen.

Der Orient-Express in Niederbayern

Nach dem 1. Weltkrieg begann die Zeit des Orient-Express auch für Niederbayern. Unter dem Namen „Oostende-Wien-Orient-Express“ (O.W.O.E.) verkehrte ein Schnellzug von Oostende über Brüssel, Köln, Frankfurt, Nürnberg, Passau und Linz nach Wien. Auch nach dem 2. Weltkrieg und bis weit in die 1960er Jahre hinein nutzten junge Englandreisende den „Wien-Oostende-Express“ zum ersten Studienaufenthalt jenseits des Kanals. Natürlich mussten sie auf schwankendem Schiff über den Ärmelkanal, um von Dover aus den Zug nach Victoria Station zu ergattern. Einen Tunnel für schnelle Züge gab es nicht und ein Flug war meist zu teuer. Doch Romantik und Nostalgie konnten jederzeit konkurrieren mit Schnelligkeit und Flugbegeisterung.

Der „wahre“ Orient-Express berührte ebenfalls Niederbayern. Denn bis 1897 verlief die Strecke des Salonzuges von Paris über Stuttgart und München nach Linz und Wien nicht über Salzburg, sondern wegen der kürzeren Entfernung über Mühldorf und Simbach am Inn. Mit letzterem Städtchen gegenüber Braunau war also niederbayerisches Territorium erreicht. Erst als die Festspielstadt Salzburg immer mehr Druck machte und die internationale Bahnlinie von München nach Wien für sich beanspruchte, musste Niederbayern klein beigeben - nicht zum ersten und nicht zum letzten Mal. Märklin in Göppingen stärkt aber die Erinnerung.

Eisenbahnstrecken künden von der zeitgeschichtlichen Veränderung

An der mehr als 125-jährigen Geschichte des Orient-Express lässt sich das Schicksal Europas nahtlos nachvollziehen. Der Orient-Express kündet von großer Ingenieurkunst und wirtschaftlichem Weitblick der Eisenbahnverantwortlichen, von vermögenden und genießenden Reisenden, von Kriegseignissen und Ungesetzlichkeiten, von veränderten Reiserouten wegen neuer Schwerpunktsetzung und von der Behandlung beziehungsweise Verachtung von Gegnern und Besiegten. Der Orient-Express beweist aber auch die Langlebigkeit von Mythen - und von der Eisenbahn-Nostalgie. In aller Welt werden neue Bahnstrecken gebaut oder alte ausgebaut. Der Schiene gehört also nicht bloß die Vergangenheit, sondern auch die Zukunft. Als Massenverkehrsmittel in den Ballungsräumen sowieso, als attraktiver Wettbewerber beim „angenehmen Transport durch sehenswerte Gegenden“ auch. Nur die klingenden Namen fehlen heutzutage. Der Orient rückte nämlich näher. Die Exotik ging verloren.