

Faszination

Faszination

Mit dem legendären »Orient-Express« von Paris nach Istanbul oder der Transsibirischen Eisenbahn über 9.000 Kilometer von Moskau bis nach Wladiwostok einmal quer durch Russland – von solchen Reisen wagte in den Anfangstagen der Eisenbahn noch niemand zu träumen. Aber die nur wenige Kilometer langen Eisenbahnstrecken, die in den 1830er Jahren zunächst in Europa und Amerika gebaut worden waren, hatten sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts auf allen Kontinenten zu engmaschigen Liniennetzen entwickelt; heute ist dieses weltweite Eisenbahnnetz rund 1,2 Millionen Kilometer lang, man könnte darauf dreißig Mal die Erde umrunden. Reisende, die über das nötige Geld verfügten, waren auf einigen dieser Strecken

schon früh nicht nur in »normalen« Zügen unterwegs, sondern genossen die Fahrt in luxuriösem Ambiente: Schlaf- und Speisewagen verwandelten die Züge in rollende Hotels, ihre Heizungen und Beleuchtungen entsprachen dem neuesten Stand der Technik. Vor allem in Nordamerika bemühten sich die Eisenbahngesellschaften in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um immer mehr Bequemlichkeit. Die berühmten Pullmanwagen hatten komfortable Sitze und Schlafkojen und konnten wie Bibliotheken oder Spielzimmer eingerichtet werden. Fasziniert von dieser Idee des Unternehmers George Mortimer Pullman (1831–1897), der in den USA ein eigenes Imperium von Nachtzügen aufgebaut hatte, brachte der Belgier Georges Nagelmackers (1845–1905) das Geschäftsmodell auch nach Europa. 1874 gründete

er die »Compagnie Internationale des Wagons-Lits« (CIWL). In den folgenden Jahren wurde diese zum Synonym für international verkehrende Schlaf- und Speisewagen sowie Luxuszüge wie den berühmten »Orient-Express«, der mit Paris und Istanbul den Okzident mit dem Orient verband, und den »Blue Train« in Südafrika. Seit 1894 sorgte eine Tochtergesellschaft des Unternehmens mit Luxushotels wie dem »Grand Hotel des Wagons-Lits« am damaligen Endpunkt der Transsibirischen Eisenbahn in Peking auch am Ankunftsort für die Bequemlichkeit der wohlhabenden Kundschaft. Die CIWL betrieb seit der ersten Fahrt des »Orient-Express« 1883 alle Luxuszüge in Europa bis zur Zäsur des Ersten Weltkriegs. Nachfolgend enteignete die Sowjetunion ihre Einrichtungen und mit der 1916 in Deutschland gegründeten Mitropa erwuchs ein ernsthafter Konkurrent. Seit 1928 konnte auch die 1920 gegründete Deutsche Reichsbahn mit einem eigenen Luxuszug, dem »Rhein-

gold«, aufwarten. Diesen bewarb sie, da die alten Strukturen des Eisenbahntourismus durch den Krieg zerschlagen worden waren, verstärkt auch in eigenen Reisebüros in New York, London und Paris. Der Mythos der Luxuszüge, den der »Orient-Express« und der »Rheingold« mitgeprägt hatten, verlor auch nach dem Zweiten Weltkrieg nichts von seiner Strahlkraft, was sich in zahlreichen großen Romanen und Kinofilmen der Zeit widerspiegelt. Allen voran Boris Pasternaks Doktor Schiwago, der im gleichnamigen Film mit der Transsibirischen Eisenbahn von Moskau in die fiktive Stadt Jurjatin reiste, um dort die revolutionären Unruhen unbeschadet zu überstehen. Der 1957 in Italien erschienene Roman und der 1965 fertig gestellte Film locken Touristen bis heute auf die Transsibirische Eisenbahn. Auf Schiwagos Spuren reisen sie von Moskau bis in den äußersten Osten Europas nach Perm, dem Vorbild für das fiktive Jurjatin.

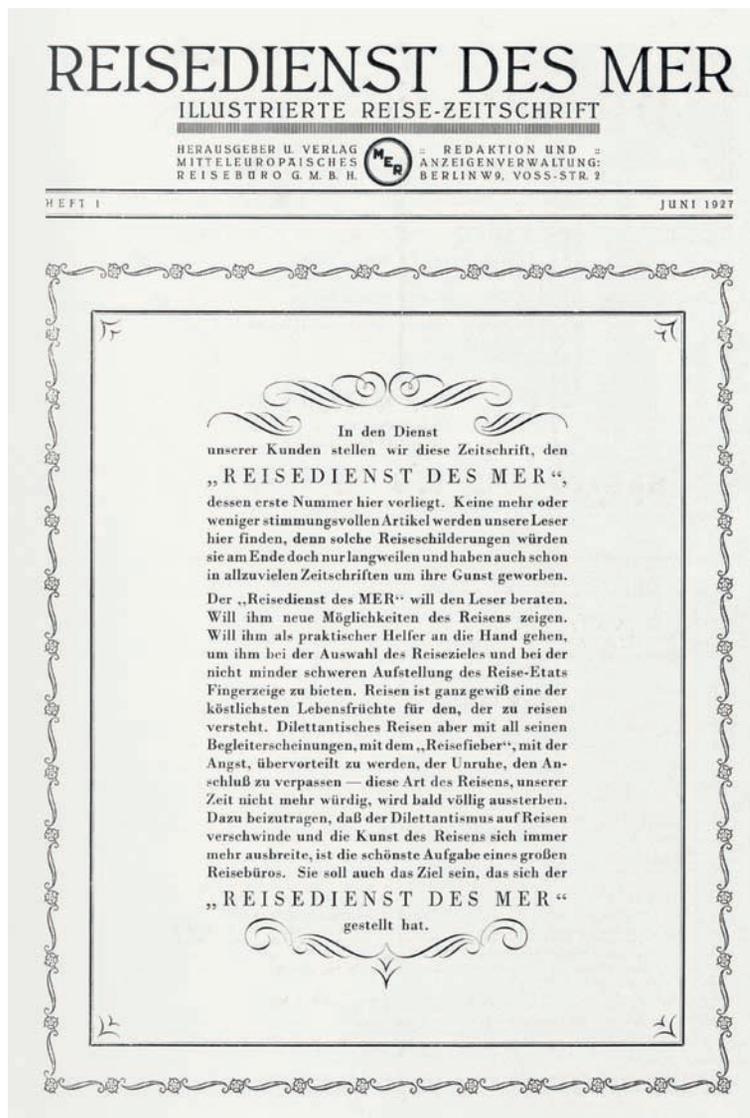
Wie kaum ein zweiter setzte Alfred Hitchcock die dramaturgischen Möglichkeiten der Eisenbahnreise filmisch

um. Meisterwerke wie »Eine Dame verschwindet«, »Der Fremde im Zug« und »Der unsichtbare Dritte« brannten unvergessliche Szenen, wie sie nur ein echter Eisenbahnfan drehen konnte, ins kollektive Gedächtnis des Publikums. Glaubt man den Erinnerungen Hitchcocks, hat er sich bereits als Kind die Zeit mit dem Studium von Kursbüchern vertrieben und es bereitete ihm keine Probleme, sämtliche Stationen des »Orient-Express« aufzusagen. Nicht weniger eindrücklich wurde letzterer in Agatha Christies 1974 mit großem Starensemble verfilmten Kriminalroman »Mord im Orient-Express« zum Ort eines raffinierten Verbrechens. Die berühmten Züge und Strecken haben auch den Sprung ins digitale Zeitalter geschafft. Wer einmal mit der Transsibirischen Eisenbahn fahren möchte, muss die eigenen vier Wände nicht mehr verlassen: Dank einem Video-Projekt von Google kann man die über 9.000 Kilometer bequem am heimischen Computer zurücklegen – in Echtzeit.



Die Faszination der Bahnreise wurde nach dem Ersten Weltkrieg wieder neu belebt. In den späten 1920er und frühen 1930er Jahren warb die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Reisen nach Deutschland – in London und Paris ebenso wie im New Yorker Tourismusbüro.





»Dilettantisches Reisen« sollte ein Ende haben, versprach das Mitteleuropäische Reisebüro im Editorial seiner ersten Kundenzeitschrift. Das Reisebüro, an

dem verschiedene Reiseunternehmer und Eisenbahngesellschaften beteiligt waren, versprach die Kunst des Reisens zu beherrschen – ein

Versprechen für friedliche Zeiten. Die Schlaf- und Speisewagengesellschaft Mitropa stellte den Reisenden mehr als gepflegte Langeweile in Aussicht.



Die Eisenbahn und der Film gehören zusammen. Alfred Hitchcock bereitete das Zusammenspiel großes Vergnügen.

»Der unsichtbare Dritte« mit Cary Grant und Eva Marie Saint.



Geraldine Chaplin als Tonya in »Doktor Schiwago«.



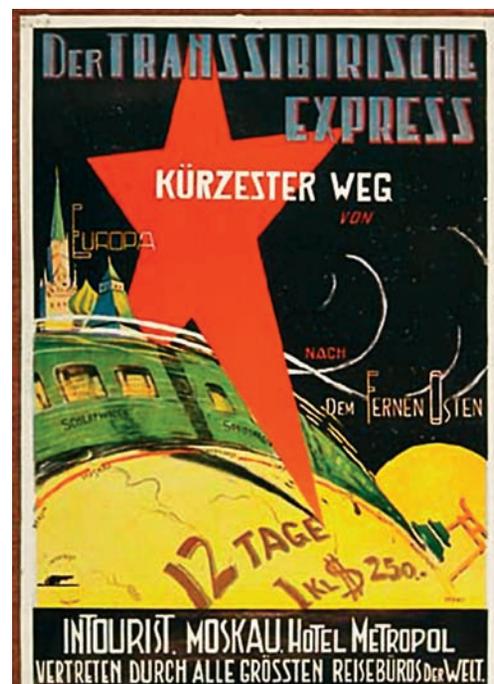
Das gesamte Ensemble des Films »Mord im Orient-Express«.





Bequem und behaglich sollte eine Reise mit der internationalen Liegewagengesellschaft sein. Das Betreiberkonzept der CIWL für ihre großen europäischen Zugverbindungen orientierte sich an den Luxushotels des späten 19. Jahrhunderts. Dementsprechend wurde es auch beworben.

Das sowjetische Intourist Reisebüro setzte nach seiner Gründung 1929 ganz auf die revolutionäre Avantgarde. Mit seinen Plakaten warb es nicht nur für eine der längsten Eisenbahnstrecken der Welt sondern auch für eine neue dynamische Gesellschaft.



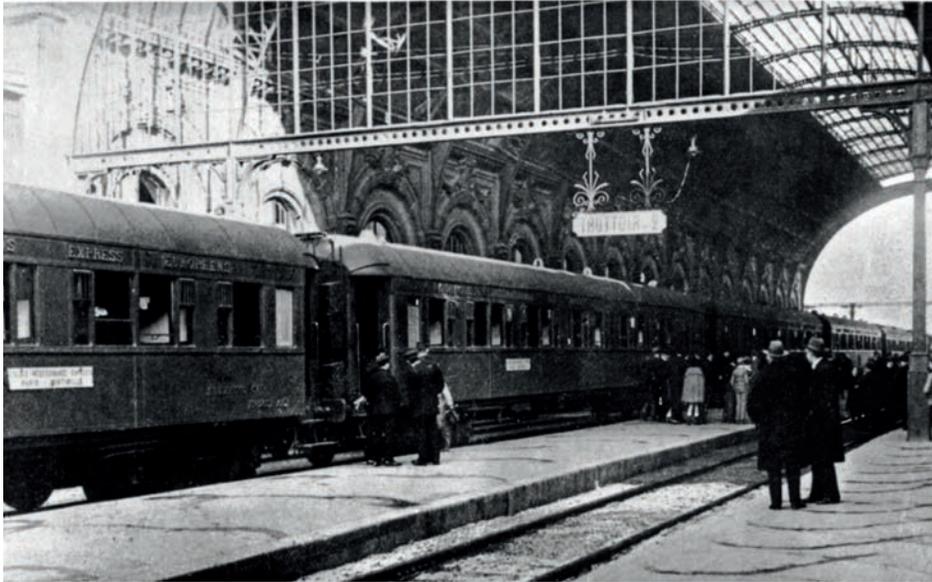
Mit dem TEE knüpfte die Deutsche Bundesbahn an die Tradition der Vorkriegsluxuszüge an. Seit 1957 verband der »Trans Europa Express« einige europäische Hauptstädte. Das elegante Äußere der Fahrzeuge sowie die hochwertige Ausstattung sorgten für eine enorme Popularität des erstklassigen Zuges, der sich schnell zu einem Symbol für ein grenzenloses Europa entwickelte.





Der Schnelltriebwagen SVT 18.16 weckte in der DDR das Fernweh. Er wurde für den Zug »Vindobona« eingesetzt, der die Strecke nach Prag und Wien und später auch Richtung Kopenhagen fuhr. Westliche Reiseziele blieben jedoch vielen DDR-Bürgern unerreichbar.





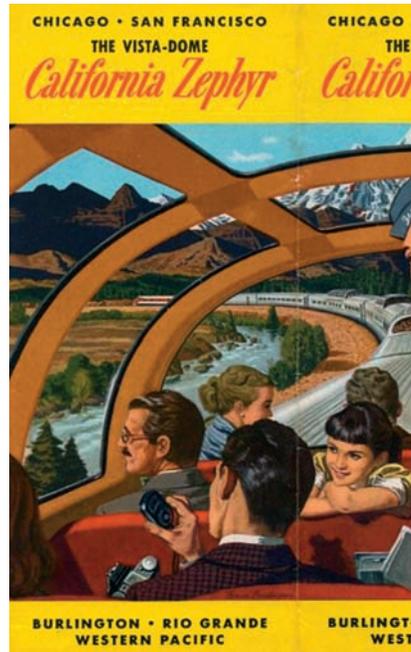
Der »Train Bleu« bei seiner Einweihungsfahrt in Nizza. Mit seinen feinen, blauen Ganzstahlwagen war er ein echter Luxuszug. Seit den 1920er Jahren brachte er die Reichen und Schönen von Calais aus an die französische Riviera.



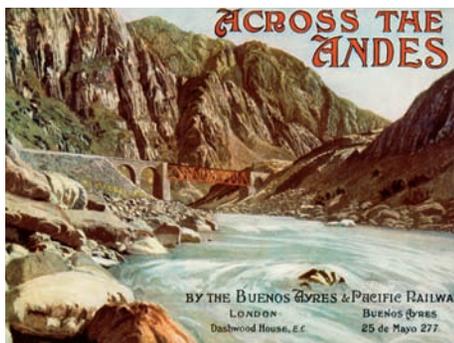


Der legendäre »Flying Scotsman« verband England und Schottland. Mit den sehr großen Klasse A3-Schnellzuglokomotiven erreichte man von London aus in rund acht Stunden Edinburgh über die bereits in den 1920er Jahren eingerichtete 623 km lange Strecke.



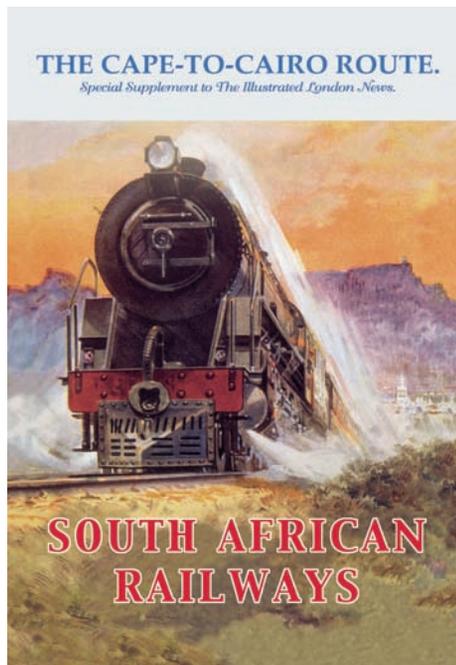


Eisenbahnreisen über weite Strecken sind in den USA inzwischen selten. Doch die legendären Züge bleiben in Erinnerung. Der »Broadway Limited«, ein Schlafwagenzug, fuhr von New York nach Chicago. Dort startet heute noch der »California Zephyr«. Der 1949 eingerichtete Luxus-Überlandzug verkehrt auf einer fast 4.000 km langen Strecke. Seine landschaftlich spektakuläre Route führt durch die Rocky Mountains und die Sierra Nevada bis nach San Francisco.



Die Andenbahn ist sicherlich eine der spektakulärsten Strecken auf unserem Planeten. Die bereits von 1880–1902 erbaute normalspurige »Ferrocarril Central« von Lima nach Huancayo weist mehr als zehn Spitzkehren auf. Der höchste Punkt der Linie liegt auf 4.781 Meter Höhe.





Noch 1930 war eine Eisenbahnfahrt durch den afrikanischen Kontinent möglich.



Als Inbegriff des Luyus gilt auch heute noch der südafrikanische "Blue-Train". Ein rollendes Hotel durch Südafrika.



Bereits 1832 plante der Kalif von Ägypten und Sudan Muhammad Ali Pasha al-Mas'ud ibn Agha eine Eisenbahnstrecke vom Mittelmeer bis nach Indien. Von Kairo bis Assuan – hier eine Aufnahme aus dem Jahr 1880 – führt die heute noch befahrbare älteste Eisenbahn auf dem afrikanischen Kontinent.



Japans berühmtester Berg und bekannteste Eisenbahnlinie haben sich in das Gedächtnis vieler Touristen eingepägt. Bis heute ist eine Fahrt mit dem »Shinkansen« von Tokio nach Osaka eine Attraktion.



Nachdem in China im Auftrag englischer und deutscher Kolonialherren des 19. Jahrhunderts Eisenbahnstrecken gebaut wurde, investiert die Volksrepublik heute massiv in den Schienenverkehr. 2006 eröffnete die Tibet-Bahn. Die phantastisch gelegene Strecke verbindet Peking mit Lhasa.





Australien wird von zwei langen Eisenbahnrouuten durchzogen: Leidenschaftliche Eisenbahnfreunde fahren von Ost nach West, von Sydney nach Perth, mit dem »Indian Pacific« und von Süd nach Nord, von Adelaide nach Darwin, mit dem »Ghan«.

