

Der Orient-Express

Eine Legende rollt durch Europa

Abenteuer
& Wissen



ORIENT-EXPRESS

PARIS, MÜNCHEN, WIEN & ORIENT

1883

Am 4. Oktober beginnt in Paris die offizielle Jungfernfahrt des Orient-Expresses nach Konstantinopel (Istanbul). Der Luxus-Schlafwagenzug ist die erste reguläre Bahnverbindung zwischen Europa und dem Orient.



1914

Während des Ersten Weltkriegs wird der Betrieb des Orient-Expresses eingestellt, weil die Länder, die der Zug durchquert, gegnerischen Kriegsparteien angehören.



1918

Der Erste Weltkrieg endet. Der Waffenstillstandsvertrag wird im französischen Compiègne unterzeichnet – und zwar im Orient-Express Wagon Nr. 2419, einem Speisewagen. Der Zug nimmt nun eine andere Strecke – durch den Simplontunnel, der die Schweiz mit Italien verbindet. Er wird zum Simplon-Orient-Express.



1922

Der Archäologe Howard Carter entdeckt in Ägypten das Grab des Tutanchamun und löst damit einen Tourismus-Boom in den Orient aus. Der Orient-Express wird vom reinen Luxus-Zug zum Touristenzug und führt nun auch preisgünstigere Schlafwagenabteile Zweiter Klasse.

1934

Der Roman *Mord im Orient-Express* von Krimi-Autorin Agatha Christie wird veröffentlicht.

1934

Im Zweiten Weltkrieg muss die internationale Zugverbindung erneut ruhen.

....

1945

In Frankreich werden die Waggons des Orient-Expresses zu Notunterkünften für Flüchtlinge umfunktioniert.

1962

Der Simplon-Orient-Express wird eingestellt. Die Fahrgäste bleiben aus, weil Reisen durch den Ostblock mit seinen strengen Grenzkontrollen zu anstrengend geworden sind. Vom einst prachtvollen Orient-Express bleibt ein einfacher Schnellzug übrig, der Direct Orient, der neben Sitzabteilen gelegentlich auch Schlafwagen führt. Mit ihm kommen viele Gastarbeiter aus der Türkei und vom Balkan nach Deutschland.

1977

Am 19. Mai tritt der Direct Orient seine letzte Fahrt an. Die direkte Zugverbindung von Paris nach Istanbul wird endgültig eingestellt.

1982

Der Venice-Simplon-Orient-Express rollt erstmals über die Schienen – ein privater Luxuszug bestehend aus Waggons des alten Orient-Expresses. Er befährt bis heute einige historische Teilstrecken des ehemaligen Orient-Expresses.



>>> Die Geschichte der Eisenbahn

Wagen, die auf Gleisen fahren, hatte man schon während des 16. Jahrhunderts im Bergbau erfunden. Der Vorteil: Schwere Lasten können durch die befestigten Gleise nicht auf einem weichen Untergrund einsinken. Zuerst wurden die Wagen auf den Gleisen mit Menschenkraft bewegt, dann mit Pferden.

Als im 18. Jahrhundert schließlich die Dampfmaschine erfunden wurde, war der Weg zur Dampflokomotive nicht mehr weit. 1825 wurden in Großbritannien auf der nur neun Meilen langen Strecke zwischen Stockton und Darlington die ersten Personen per Lokomotive befördert. Danach gab es kein Halten mehr.

Überall auf der Welt wurden Eisenbahnen gebaut, die viel schnellere Transportmöglichkeiten boten, als man es bislang kannte. Die erste Eisenbahn in Deutschland fuhr 1835 zwischen Nürnberg und Fürth.



Bei der ersten offiziellen Eisenbahnfahrt der Geschichte, in England 1825, erreichte die Dampflok eine Geschwindigkeit von 24 Stundenkilometern. Doch schon bald wurde die Eisenbahn immer schneller. Um 1900 fuhren einige Dampflokomotiven schon mit Geschwindigkeiten von 150 Stundenkilometern. Noch schneller wurden die Züge durch die Erfindung von Diesel-Lokomotiven und von E-Lokomotiven, die mit Elektrizität angetrieben werden. Heute können die schnellsten Züge der Welt über 500 Stundenkilometer erreichen.

SCHON GEWUSST ?

Bis zur Erfindung der Eisenbahn war die schnellste Fortbewegungsart an Land die Reise per Pferd oder Pferdewutsche. Dass Eisenbahnen viel schneller fuhren als Pferdewutschen, löste Ängste aus. Einige Mediziner meinten sogar, dass das Reisen per Eisenbahn krank macht. Bahnfahren mache nervös, erklärten sie, und es schade dem Rücken und könne das Gehirn erweichen. Heute weiß man natürlich, dass das Unsinn ist.



Die erste elektrische Lokomotive gebaut von Werner von Siemens, 1879

Eisenbahntunnel - durch die Berge und unter dem Meer



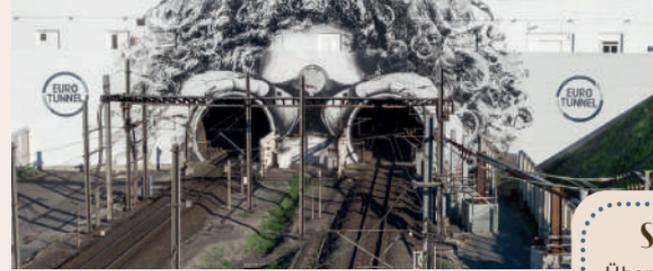
SCHON GEWUSST ?

Der erste Eisenbahntunnel Deutschlands wurde 1836 auf der Strecke der Tollwitz-Dürrenberger Feldbahn im heutigen Sachsen-Anhalt eröffnet. Er hatte eine Länge von 133 Metern.

In Deutschland gibt es heute rund 1000 Eisenbahntunnel. Viele von ihnen wurden schon im 19. Jahrhundert gebaut. Natürlich wurden sie seitdem immer wieder ausgebaut und modernisiert.

Als im 19. Jahrhundert weit entfernte Städte durch Eisenbahnstrecken verbunden werden sollten, stieß man schnell auf ein Problem: Was, wenn zwischen diesen Städten ein Berg oder sogar ein ganzes Gebirge lag? Wenn man den Berg nicht umfahren und viel Geld für die längere Strecke ausgeben wollte, musste man einen Tunnel in den Berg sprengen. Besonders viele Tunnel gibt es deshalb in Gebirgsmassiven wie den Alpen. Dort ist auch der längste Eisenbahntunnel der Erde zu finden: der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz. Er wurde 2016 nach einer Bauzeit von 17 Jahren fertiggestellt und ist 57 Kilometer lang.

Gotthard-Basistunnel in der Schweiz



Doch nicht nur durch Berge wurden Eisenbahntunnel gebaut, sondern auch unter dem Wasser. Die längste Unterwasser-Eisenbahnstrecke der Erde verbindet Frankreich und Großbritannien. Der 50 Kilometer lange Eurotunnel verläuft über eine Länge von 38 Kilometern unter dem Ärmelkanal. Seit 1994 kann man dank des Eurotunnels auch per Bahn vom europäischen Festland aus nach England reisen, was zuvor nur per Schiff oder Flugzeug möglich war.

Eurotunnel-Station in England



SCHON GEWUSST ?

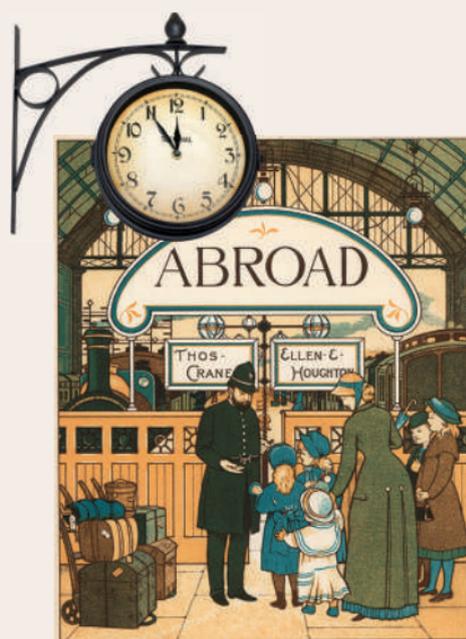
Über einen Verbindungstunnel zwischen Frankreich und England dachte Anfang des 19. Jahrhunderts schon Napoléon Bonaparte nach, bevor es überhaupt Eisenbahnen gab. Doch bis die technischen Möglichkeiten für einen so langen Unterwassertunnel existierten und sich auch die Politiker einig waren, sollten noch fast 200 Jahre vergehen.

Wer hat an der Uhr gedreht?

Dass in allen Städten Deutschlands die Uhren dieselbe Zeit anzeigen, scheint uns heute ganz selbstverständlich. Doch das war nicht immer so.

Bis ins 19. Jahrhundert galt in jedem Ort eine andere Zeit. Das lag daran, dass die Uhrzeit traditionell nach dem Sonnenstand festgelegt wurde: Wenn die Sonne ihren höchsten Stand erreicht, ist es 12 Uhr mittags. Allerdings erreicht die Sonne ihren höchsten Stand nur an jenen Orten gleichzeitig, die in Nord-Süd-Richtung auf demselben Längengrad (Meridian) der Erdkugel liegen. Zwischen Orten, die in Ost-West-Richtung, also in Bezug auf ihren Breitengrad, voneinander entfernt liegen, unterscheidet sich der Zeitpunkt des höchsten Sonnenstands dagegen. So erreicht die Sonne in Berlin fast eine halbe Stunde früher ihren höchsten Stand als in Köln.

Zeitzone der Welt



Solange Menschen kaum oder nur sehr langsam reisten, stellten die unterschiedlichen Ortszeiten kein Problem dar. Doch das änderte sich, als die Eisenbahn erfunden wurde. Wie sollte man sonst schließlich einen vernünftigen Fahrplan erstellen, an dem sich alle orientieren konnten? 1884 trafen sich Vertreter vieler Staaten zur *Internationalen Meridiankonferenz* und einigten sich darauf, die Erde in 24 Zeitzone einzuteilen. Im Deutschen Reich wurde 1893 die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) gesetzlich verankert.



SCHON GEWUSST?

Der sogenannte *Nullmeridian*, an dem sich die Zeitzone orientieren, verläuft durch den Londoner Stadtteil Greenwich. Die Zeitzone von Großbritannien nennt man deshalb Greenwich Mean Time (GMT). Heute nutzt man für Zeitzoneangaben allerdings eher die *Koordinierte Weltzeit* (UTC). Deutschland liegt in der Zeitzone GMT+1 bzw. UTC+1, das bedeutet, dass es in Deutschland eine Stunde später ist als in Großbritannien.



Georges Nagelmackers - ohne ihn hätte es den Orient-Express wohl nie gegeben. 1867 reiste der 22-jährige Ingenieur aus Belgien in die USA. Bei seinen Fahrten mit der Eisenbahn lernte er dort Luxus-Schlafwagen kennen, die in seiner Heimat bislang kaum bekannt waren. Nagelmackers fasste den Entschluss, auch Europa für die Schlafwagen zu begeistern. 1876 gründet er die *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, die *Internationale Schlafwagen Gesellschaft*. Nagelmackers größter Traum war ein Luxus-Schlafwagenzug, der das Herz Europas mit dem Orient verbindet: Der Orient-Express, der 1883 erstmals von Paris Richtung Konstantinopel (Istanbul) rollte. Nagelmackers weitete sein Schlafwagen-Imperium auch auf andere Strecken aus und für die Fahrgäste des Orient-Expresses ließ er in Konstantinopel ein Luxushotel errichten, das Pera Palas. Georges Nagelmackers, der Vater des Orient-Expresses starb 1905 im Alter von 60 Jahren.

Auf jedem Waggon des Orient-Expresses prangte das goldene Emblem der *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*: Zwei Löwen, die die verschnörkelten Buchstaben WL in ihrer Mitte halten. WL für *Wagon-Lits* - Schlafwagen. Das Emblem ist dem Wappen des belgischen Königshauses nachempfunden, auf dem sich ebenfalls zwei goldene Löwen gegenüberstehen. Nagelmackers zeigte auf diese Weise nicht nur, aus welchem Land der Erfinder des Orient-Expresses stammte, er ehrte damit auch einen seiner begeistertsten Unterstützer, den belgischen König Leopold II.



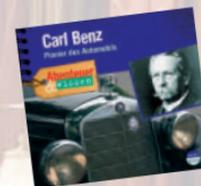
Daniela Wakonigg ist Autorin und Journalistin. Oft und gern schreibt sie fürs Ohr, Hörspiele für Kinder ebenso wie Radiofeatures für Erwachsene. Schon immer war sie großer Eisenbahn-Fan. Mit der Bahn ist sie durch ganz Europa gereist, hat den Simplontunnel ebenso durchfahren wie den Eurotunnel und überdies so manche Nacht mit schnarchenden Mitreisenden in Schlafwaggons verbracht.



SPANNEND UNTERWEGS



Graf Zeppelin
978-3-942175-48-7



Carl Benz
978-3-942175-30-2



Titanic
978-3-934887-90-9

„Ich liebe sein Tempo. Schnell, feurig, sich wiegend. Wie er einen durchschüttelt und von einer Seite zur anderen schleudert in seiner wahn-sinnigen Hast, Calais und das Abendland hinter sich zu lassen.“

Agatha Christie,
Britische Schriftstellerin



Weitere Titel sind im
Buchhandel oder unter
www.headroom.info
erhältlich

headroom Verlag
Rupprechtstraße 5
50937 Köln
Tel.: +49-221-669695-0
info@headroom.info