

# Rollende Zeitmaschine

**Frohe Kunde für Snobs und Eisenbahn-Freaks: Historische Züge wie der Orient-Express nehmen ihren Dienst wieder auf.**

Der Perron des Düsseldorfer Hauptbahnhofs war mit blauem Teppichboden ausgelegt, und die Blaskapelle intonierte, dem trüben Wetter trotzend, „Wochenend und Sonnenschein“. Verblüffte Pendler, auf dem Heimweg nach Kettwig oder Mönchengladbach, bestaunten eine altmodisch kostümierte Champagner-Gesellschaft, die an Gleis 20 in anglophiler Maskerade auf eine rollende Zeitmaschine wartete.

Nonchalant nippten blaßgeschminkte Ladies in Zwanziger-Jahre-Tüll und knöchelhohen Stiefeletten an ihren Kelchen. Souverän ignorierten geckenhafte Pfeifenschmaucher mit karierten Mützen, Knickerbockern und cremefarbenen Capes die Lichtgewitter der Kameras und die fröstelnden Schaulustigen in den bunten Kaufhaus-Anoraks.

Dann kam der Zug. Auf seinen nachtblauen Waggons prangte, oberhalb der Kurbelfenster, in erhabenen Messinglettern der Name „Venice-Simplon-Orient-Express“. Livrierte Lakaien halfen beim Verstauen von Louis-Vuitton-Koffern und geleiteten die Passagiere in ihre Abteile, deren Mahagoni-Tafelung und Art-Déco-Intarsien mit fünf feuerhemmenden Schellackschichten versiegelt worden waren.

Um 17.52 Uhr gewann dieses Wunder langsame Fahrt und entschwand gen Zürich, St. Anton, Simplon-Tunnel und Venedig. Und während ein Pianist im Barwagen unaufdringlich Evergreens tupfte, rüsteten die Ehrengäste für das Festdiner (die Bestecke wurden nach 90 Jahre alten Entwürfen gefertigt) auf Abendgarderobe um.

„An Bord können Sie nie zu elegant gekleidet sein“, hatte es geheißt. „Bitte tragen Sie keine Jeans.“ Denn der 1883 erstmals zwischen Paris und Konstantinopel eingesetzte Orient-Express ist ein Synonym für nobles Reisen.

Derzeit verkehrt er zwar nur als Venice-Simplon-Orient-Express (VSOE) zwischen London und Venedig; der Düsseldorfer Zubringer wird in der Schweiz an den aus Westen kommenden Schwesterzug gekoppelt. Immerhin ha-

ben nun auch deutsche Snobs, seit der Premiere am 6. Mai, direkten Anschluß an die Welt der Nostalgie-Züge.

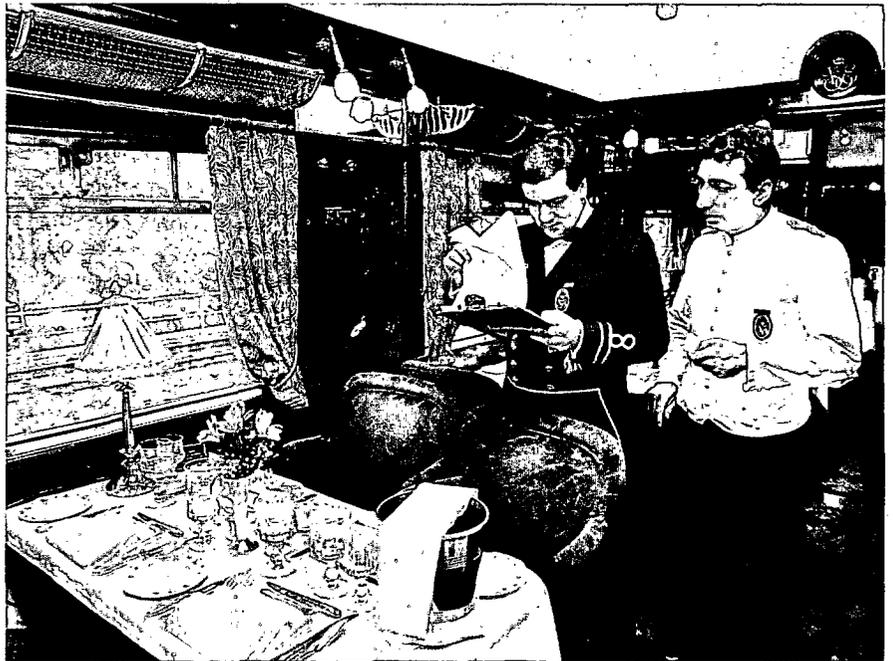
Es ist, aus touristischer Sicht, die Aktivierung eines exklusiven Marktsegments: Bald schon werden weitere historische Züge und Strecken wiederbelebt.

In Singapur startet am 19. September mit ähnlichem Brimborium vom Bahnhof Keppel Road der „Eastern & Oriental Express“. Fahrzeit bis Bangkok: 41 Stunden. Distanz: 1943 Kilometer. Preis für eine Präsidentensuite (ohne Flug): 4710 Mark. Der gewöhnliche Fernzug kostet erster Klasse, für Thais, Malaien und Globetrotter, 160 Mark, Kakerlaken inbegriffen.

Am 25. Mai 1982 fuhr der erste Zug des amerikanischen VSOE-Besitzers James Sherwood bis Venedig (SPIEGEL 22/1982). Inzwischen verkauft seine Ge-

Kilometer durch die Bergwelt Sri Lankas, als wäre der Bürgerkrieg kein Thema. Der häufig überfüllte „Twilight Express“, ausgestattet mit lila Polstern, gilt als japanische Antwort auf den Orient-Express und verbindet Sapporo mit Osaka. Und die Chinesen wollen den Privatzug Mao Tse-tungs zu Fahrten auf der Strecke Schanghai-Xinjiang reaktivieren.

Sogar die finanzschwache Deutsche Bundesbahn ließ sich zu Investitionen auf dem Luxussektor beflügeln: Angeregt vom „Al Andalus Expreso“, der in Sevilla, Córdoba, Granada und Málaga hält, bestellte sie beim spanischen Unternehmen Patentes Talgo SA vier Zugarnituren für zusammen 104 Millionen Mark. Die ersten Talgo-Hotelcoupés werden Ende Mai 1994 Hamburg und Wien verbinden.



**Speisewagen im Orient-Express: „Bitte tragen Sie keine Jeans“**

ellschaft jährlich mehr als 50 000 Billets, darunter Karten für den im Edwardianischen Stil hergerichteten „Royal Scotsman“, der schottische Herrensitze und Whiskybrennereien ansteuert.

Unter ähnlich zugkräftigem Label läßt auch das Schweizer Reisebüro Mittelthurgau die 15 Waggons seines „Nostalgie Orient Express“ auf alt trimmen. Das kleinere Gegenstück des VSOE soll noch in diesem Herbst zwischen Moskau und Ulan Bator pendeln.

Zahlreiche deutsche Veranstalter haben Klassiker wie den mexikanischen Luxuszug „Chihuahua al Pacífico“ (Fahrzeit: 15 Stunden), den südafrikanischen Kolonialzug „Blue Train“ oder dessen indisches Pendant „Palace on Wheels“ im Angebot.

Die Salon- und Speisewagen des „Vice-roy Special“ (Baujahr 1928) kurven 800

Mit der Anziehungskraft klangvoller oder schillernder Namen macht die Deutsche Reichsbahn bereits seit 1991 gute Erfahrungen. Im ehemaligen „Honecker-Zug“ der DDR-Nomenklatura fuhren vergangenes Jahr 2600 Touristen und Heimatvertriebene nach Königsberg.

Wer sich in russischen Breitspurwagen bis St. Petersburg durchschlägt, kann dort den frisch aufgemöbelten „Kalinka-Express“ Richtung Moskau besteigen. Die früher als „Bonzenzug“ geschmähte Bahn wurde für die Devisen-Kundschaft mit Videosystemen, Sauna und rollender Diskothek ausgerüstet, bietet aber nach Recherchen von *Touristik Aktuell* auf den Toiletten nur „Jugendherbergsstandard“.

Eine historische Preziose auf Rädern ist allerdings unwiederbringlich verloren

und auch mit kundiger Hilfe nicht mehr zu erneuern: der legendäre Waggon 2419 des alten Orient-Express.

In einem seiner Abteile wurde 1918 in Compiègne das Ende des Ersten Weltkriegs besiegelt, Staatssekretär Matthias Erzberger mußte die Kapitulationsurkunde unterfertigen. Als Denkmal stand der Wagen daraufhin in Invalides bei Paris; 1940 zwang Hitler die Franzosen im selben Waggon 2419 zur Kapitulation.

Fünf Jahre später zeichnete sich das Ende des Tausendjährigen Reiches ab, und eine SS-Einheit zerstörte den Wagen – sie wollte eine schmachvolle dritte Verwendung verhindern. □

## Verkehr

# Zweiter Schub

**Bonner Ministerien sind uneins, ob die Helmpflicht für Kinder auf dem Fahrrad gesetzlich vorgeschrieben werden soll.**

**D**ie sieben Jahre alte Kira war ein bißchen fix unterwegs: Auf dem Waldweg nahe dem mittelhessischen Ort Wettengel rollte ihr Fahrrad über den Schotter bergab. Die Kurve kam ganz plötzlich, das Hinterrad rutschte weg. Kira schlitterte hilflos über die spitzen Steine.

Der Unfall ist wenige Wochen her. Die Narben an ihren Armen und Beinen sind noch zu sehen. „Nur der Kopf ist unverletzt“, sagt Kiras Vater Klaus Daubertshäuser, Verkehrsexperte der SPD im Bundestag, „weil sie ihren Helm getragen hat.“

Aus der Einsicht des Sozialdemokraten soll jetzt Gesetz werden: „Helmpflicht für Kinder auf dem Fahrrad“ forderte vergangene Woche Cornelia Yzer, 32, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesjugendministerium – und löste damit eine Debatte über die weißbunten Plastikmützen aus, die seit Jahren auf immer mehr Kinderköpfen durch den Straßenverkehr flitzen.

Die CDU-Politikerin will durch staatlichen Zwang „die Eltern in die Pflicht nehmen, ihre Kinder zu schützen“. Noch immer sei der Fahrradhelm im Straßenverkehr nicht genügend verbreitet. Unterstützung findet sie beim SPD-Kollegen Daubertshäuser, der sich für den seit Jahren anhaltenden Helmboom in Deutschland „einen zweiten Schub zu mehr Sicherheit“ erhofft.

Die Zahlen der jüngsten Unfallstatistiken sprechen, so scheint es, für die Helmpflicht: Allein 1992 seien bundesweit 18 488 Kinder auf dem Fahrrad verunglückt, rechnete Jugendexperte Yzer vergangene Woche in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) vor, 98 Kinder seien dabei gestorben. „Wenn sie einen Helm getragen hätten, könnten viele noch leben“, meint Yzer. Nur durch Gesetz, wenn auch einstweilen noch ohne Strafandrohung, lasse sich bewirken, daß die meisten Kids nicht mehr unbehelmt über die Straßen radeln.

Im Haus des Verkehrsministers stößt die Idee allerdings auf wenig Begeisterung. „Wir setzen weiter auf Freiwillig-

wohl aber durch Nachlässigkeiten verschlimmert haben könnten.

Unfallopfer, die ihre Sicherheitsgurte nicht angelegt oder Kindersitze nicht eingesetzt hatten, müssen mit Abzügen bis zu einem Drittel der Entschädigungssumme rechnen. „Ähnliches wäre auch bei Unfällen mit Kindern, die keine Fahrradhelme tragen, denkbar“, meint Uwe Schmidt-Kasperek vom HUK-Verband der Autoversicherer.

Dem Streit zwischen Verkehrsexperten und Juristen schauen die Hersteller der Helme gelassen zu. Sie haben ihren Absatz in den letzten Jahren auch ohne Helmschwung um mehrere hundert Prozent steigern können. Nach Schätzungen der Branche werden allein in diesem



**Streitobjekt Kinderhelm:** „Wir wollen die Kids nicht zwingen“

keit“, erklärt ein Ministerialer. Der Schutz der Kinder sei zwar wünschenswert und die Schutzwirkung der Helme eindeutig belegt. Dennoch seien die „juristischen Folgen so eines Gesetzes noch kaum abzuschätzen“.

Tatsächlich weiß auch die Polizei bisher nicht, wie sie helmlosen Kindern beikommen könnte: „Wir wollen ja keinem Dreijährigen auflauern, um ihm eine Verwarnung zu verpassen“, meint Rüdiger Holecek von der Gewerkschaft der Polizei. Letztlich könne der Polizeibeamte auch bei einer Helmpflicht nur „als Erziehungspolizist“ auftreten und den Kleinen oder deren Eltern ins Gewissen reden.

Weit größere Probleme, so vermuten Rechtsexperten, könnte das gesetzliche Helm-auf-Gebot aber vor Gericht verursachen. In Schadensersatz- oder Schmerzensgeld-Prozessen wird normalerweise auch die Mitschuld von Unfallgegnern geprüft, die Schäden oder Verletzungen zwar nicht verursacht haben,

Jahr bundesweit sechs bis acht Millionen neuer Helme verkauft.

„Wir wollen die Kids nicht in die Helme zwingen“, meint Werner Goretzki, Generalimporteur der schwedischen Firma Bil Atlas, die den bundesdeutschen Helmmarkt anführt: „Die Kinder sollen selbst einsehen, daß sie sich schützen müssen.“ Und das gehe „nur durch Überzeugung, nicht per Gesetz“.

Die wachsende Einsicht von Kindern und Eltern verdanken die Produzenten nicht zuletzt einem Video-Filmchen, das der Kölner Werbefilmer Heinz Faßbender für Schulen und Verkehrserzieher hergestellt hat. Von dem Kinderfilm („Mit Helm, is' doch klar“) wurden allein in Deutschland 40 000 Kopien verkauft und in Schulen und Kindergärten vorgeführt.

Zuschuß der Bundesregierung, des Verkehrsministers, der Verkehrswacht und des Jugendministeriums zu dem mehrfach prämierten Verkehrsfilm, so Faßbender: „null“. □