

Text de
Guillaume Picon

Prefață de
Kenneth Branagh

Fotografii de
Benjamin Chelly

POVESTEA LEGENDARULUI
ORIENT EXPRESS



CORINT

**ISTORII
URBANE**

Text de
Guillaume Picon

Prefață de
Kenneth Branagh

Fotografii de
Benjamin Chelly

POVESTEA LEGENDARULUI
ORIENT EXPRESS

Cuvânt-înainte de Adrian Majuru
Traducere din limba engleză de Dorina Tătaran

CORINT
BOOKS

—2024—

ORIENT EXPRESS – RUTELE DE SUCCES ALE LUXULUI

Subiectul Orient Express în România, dincolo de ceea ce a conservat mitologia prin ecranizări și beletristică, a însemnat și o poveste diferită, neașteptată, prin sincronizare cu Europa și durată în timp, preț de două generații; pentru noi, cei de azi, este un adevărat fenomen, dacă ne referim la episodul românesc.

Orient Express își are începutul în 1883. România își obținuse independența de numai cinci ani! Cu o generație în urmă, țara încă se afla la periferia Evului Mediu oriental, iar efortul de recuperare a decalajului istoric, prin profesii liberale și tehnologie, este demn de un studiu aparte. Cu mai puțin de 15 de ani înainte de a avea prima cale ferată București–Giurgiu, la 1869, cuvântul „șosea” abia își făcea loc în vocabularul local.

Înainte chiar să vorbim de Alexandru Ioan Cuza, aflăm despre o afacere de pionierat, pentru a cărei dezvoltare, în mod cert, ai fi avut nevoie de căi ferate. Noi nu aveam nici drumuri locale. Călătoreai cu diligența prin rute comerciale care traversau câmpuri și păduri, cunoscute de vizitii sau de poștalioni. Nu erau rute trasate sau marcate precum drumurile publice de astăzi. Iar jumătate din an rutele nu erau practicabile din cauza iernii sau a ploilor. În astfel de vremuri, Gheorghe Assan a luat decizia de a aduce în Valahia (România încă nu exista), la București, capitală de vilaiet otoman, o moară mecanică

fabricată în spațiul germanic. Se întâmpla în 1853. Avea puterea financiară să o cumpere, să fie livrată cu tot cu mecanici și tehnicieni care să o monteze la București, și totul era în regulă până la... Giurgiu. Pentru că Dunărea era principala cale de comunicare comercială ce lega spațiul românesc de cel european, componentele morii se aduceau lesne pe Dunăre, de la Viena până la Giurgiu. Dar de acolo la București era o reală aventură, iar costurile transportului se ridicau până aproape de nivelul investiției. Familia Assan a ales să aducă moara la final de primăvară, când drumurile deveneau practicabile și nu exista primejdia inundațiilor. La început de vară, moara trebuia să ajungă la marginea de atunci a Bucureștilor pentru a fi montată. Însă nu se găseau drumuri amenajate. Așa că Gheorghe Assan a angajat familiile de țărani de pe ruta Giurgiu – București, care dispuneau de animale de tracțiune, pentru a se implica în transportul componentelor morii pe segmente diferite din traseu. A construit poduri peste râuri și hârtoapele din luncile inundabile ale Sabarului și Neajlovului, le-a reparat pe cele câteva existente și a stabilit o serie de trasee cu echipaje care să ajute în schimburi, astfel încât să nu fie opriri prea îndelungate. Așadar, pare că avem de a face cu un adevărat basm. Pentru transportul acestei mașinării cu o greutate de aproape 7 000 de kilograme a fost nevoie de patru săptămâni de la Giurgiu până la București, în vreme ce pe segmentul anterior, de la Viena la Giurgiu, se făcuseră doar două săptămâni pe Dunăre.

Începutul acestei mari întreprinderi a fost foarte modest: o mică instalație de presare pentru ulei acționată prin forță umană și câteva pietre de măcinat grăunțe puse în mișcare de cai. Înzestrat cu un deosebit spirit comercial, Gheorghe Assan tatăl, dându-și seama de importanța forței motrice în industrie, a adus și a instalat, cu mare greutate, în 1853, prima mașină cu aburi de la casa Siegel din Viena. Primul coș construit n-avea decât 24 de metri, înălțime relativ mică pentru zilele noastre, dar care, pe atunci, însemna foarte mult. Moara din Colentina devenise o curiozitate pentru București și împrejurimile sale. Mai ciudat e că odată pusă în funcțiune moara cu aburi, proprietarului i-a fost imposibil să-i convingă pe brutari să-și macine

grâul acolo, pentru că, ziceau ei, dacă mașinăria funcționa cu ajutorul focului și scotea fum, sigur ardea și făina. Doar iarna grea care a înghețat apele morilor i-a forțat, după o vreme, să vină să macine la Fabrica Assan. Din păcate, Gheorghe Assan tatăl a murit prea devreme, în 1866, la vârsta de 45 de ani. Văduva lui a dus mai departe marea sa întreprindere industrială, până în 1884, când fiii săi, Gheorghe și Vasile, finalizându-și studiile în străinătate, s-au întors acasă, plini de ambiție, energie și forță de lucru. În următoarea generație, în preajma anului 1900, au realizat încet-încet transformarea radicală a utilajului și l-au adus în pas cu progresul modern.

Revenind, aceasta era situația transporturilor pentru afacerile ingenioase cu 30 de ani înainte de 1883. După deschiderea primului traseu de cale ferată în 1869, între portul Smârda de lângă Giurgiu și București, prin gara Filaret la început și la puțină vreme, și Gara de Nord sau a Târgoviștei (13 decembrie 1872), mica Românie a fost ranforsată economic de căi ferate moderne, la standardele epocii și simultan cu marile companii europene de transport. Desigur, calea fluvială rămânea cea mai ieftină metodă de transport comercial, însă calea ferată conecta Dunărea cu zone îndepărtate ale continentului, reducând mult costurile și timpul și oferindu-le confort călătorilor. Căci, aproape imediat, preocuparea fundamentală a investitorilor a fost să reducă timpul călătoriei.

Cea mai completă monografie a fenomenului Orient Express în România o reprezintă lucrarea inginerului Ilie Popescu, publicată în 2016: *Orient Express, trenul legendar al Europei*. Traseul Orient Express a fost inaugurat la 5 iunie 1883 prin cursa Paris Est–Constantinopol, tren compus numai din vagoane de dormit și vagoane-restaurant. Trenul ajungea la București prin vestul țării, oprea la București-Filaret și ajungea apoi la portul Smârda de lângă Giurgiu. Traseul Ruse-Varna se realiza printr-un tren local, iar de la Varna călătorii ajungeau la Constantinopol cu vaporul. Prima cursă Orient Express ajungea la București la 8 iunie 1883 cu o întârziere de 10 minute și a fost numit în epocă „Trenul Fulger”. Această cursă lega capitala de Paris astfel: Paris–München–Viena–Budapesta–Timișoara–Craiova–Piatra-Olt–Pitești–București.

În octombrie 1883, cursa de Orient Express a sosit la București prin Sinaia și valea Prahovei, iar cu acest prilej a fost inaugurat castelul Peleş. Călătorii au vizitat palatul la 7 octombrie 1883, ajungând la București în aceeași zi, la orele 21 (trenul plecase de la Paris în urmă cu trei zile). Apoi au fost invitați de oficialitățile române la Hotel Hugues (situat pe locul Grand Hotel Continental de astăzi), pentru o seară de banchet și o noapte de găzduire pe Calea Victoriei.

La 14 august 1888, s-a deschis o nouă rută de Orient Express, care ocolea România, prin Serbia și Bulgaria, direct către Constantinopol via Belgrad, însă trenurile au început să circule cu regularitate abia la 1 mai 1889. Pe traseul Orient Express călătorii întâlneau, la acea vreme, 9 ore locale diferite. Ideea de confort a prins contur, iar investițiile s-au înmulțit. O nouă linie Express a fost inaugurată, la 9 mai 1895, pe ruta Paris–Köln–Düsseldorf–Königsberg–Vilnius–Sankt-Petersburg.

Pentru a contracara competiția cu ruta prin Balcani a Orient Express-ului, România a investit rapid în infrastructură și a construit podurile peste Dunăre de la Cernavodă și Fetești, precum și o nouă cale ferată ce lega București de Constanța, între anii 1886 și 1895. De asemenea, a fost amenajat și modernizat portul Constanța cu noi linii maritime către Constantinopol, unde două vase noi ofereau pasagerilor Orient Express-ului confortul dorit pentru finalul destinației lor.

În 1896, distanța Londra–Constantinopol se străbătea în 71 de ore, în vreme ce călătoria între Bruxelles și Constantinopol dura 62 de ore și 55 de minute. Orient Express prin Bulgaria costa 380,95 de franci și făcea 61 de ore și 36 de minute, pe când cursa Orient Express prin România costa numai 372,35 de franci (inclusiv 80 franci pentru supliment de pat) și dura 62 de ore și 27 de minute.

După Primul Război Mondial, s-au reluat treptat cursele Paris–Constantinopol, perioada interbelică fiind una de glorie pentru această investiție. Dar apăruseră o serie de particularități geopolitice, și anume noi frontiere și mai multe opriri pe traseu. La 16 aprilie 1919, s-a inaugurat o rută nouă, Simplon Orient Express, între Paris și București, odată cu

trenul regal al reginei Maria care revenea în țară de la Paris și Londra. Se ocoleau astfel Germania, căzută în anarhie, și Ungaria, condusă atunci de un regim al sovietelor. Trenul avea ca punct final orașul Odessa, aflat într-o zonă liberă de soviete, pentru puțin timp. S-a numit Simplon Orient Express deoarece trecea Alpii prin tunelul Simplon dintre Franța și Italia, urmându-și traseul prin Milano, Veneția, Belgrad și București.

Tehnologia s-a îmbunătățit vertiginos. Dacă în 1925, pe traseul Orient Express se făceau 82 de ore și 40 de minute, la 1935 călătoria dura 49 de ore și 15 minute. După Simplon Orient Express, Orient Express a revenit la București începând cu 1 mai 1921. La scară europeană, în 1921, Orient Express avea cinci trasee ce traversau Europa de la Londra (sau Paris) până la Constantinopol, dintre care două treceau prin România. Orient Express avea trei curse pe săptămână din Gara de Nord către și de la Paris, cu ramificații către Ostende, Amsterdam și Calais. Iar Simplon Orient Express avea separat două curse Paris–București pe săptămână.

În perioada interbelică, Orient Express circula propriu-zis până la stația București. Din capitală spre Constanța erau alte trenuri de legătură pentru port, care deservea ruta maritimă către Constantinopol. Orient Express făcea 63 de ore și 25 de minute când pleca de la București către Paris și 57 de ore și 40 de minute când pleca de la Paris. În 1932, durata călătoriei s-a redus la 58 de ore și 50 de minute, respectiv 43 de ore și 52 de minute.

În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial s-au distrus toate aceste conexiuni. După 1945, ruta feroviară Occident–Balcani s-a reluat cu greu prin Iugoslavia, rămânând apoi numai ruta Paris–Monaco–Viena. Începând din 1962, a apărut Direct Orient Express pe ruta Paris–Milano–Belgrad–Sofia–Istanbul, cu ramificații spre Salonic și Atena. Ocazional, ruta Paris–București a mai funcționat în anii 1970, doar cu un vagon de dormit, de patru ori pe săptămână. La 19 mai 1977, orele 22.56, de la Paris a plecat ultima garnitură Orient Express în direcția Istanbul. Fenomenul Orient Express și-a redus călătoriile nu neapărat din cauza intensificării transportului aerian, foarte dezvoltat după ultimul război mondial, cât

mai ales ca urmare a modificărilor ideologice de lungă durată după apariția Cortinei de Fier.

În concluzie, este remarcabil cum a reușit România să se conecteze cu circuitul european al tehnologiei în transporturi, în timp real, reușind să păstreze interesul pentru ruta țării noastre, deși apăruseră și alte oportunități, atât mai scurte, cât și mai ieftine. Este o poveste despre generațiile de profesioniști ale secolului al XIX-lea, care și-au început școlile în vremea reformelor lui Cuza și au construit din nimic o țară modernă până la finalul vieții lor. Iar fenomenul Orient Express rămâne o mărturie a acestei Românii pierdute, în primul rând prin efortul liber-profesioniștilor și al populației urbane, care investea constant în profesionalizare, armonizare socială și confort cotidian.

Prezenta carte prinde și episodul românesc în subiectul descris pe larg și foarte bine ilustrat a ceea ce a reprezentat, pentru Europa urbană, fenomenul Orient Express.

ADRIAN MAJURU

PREFATĂ

Orient Express reprezintă, pentru mine, epoca de aur a călătoriilor. Vesela, sticlăria, toate părțile acelea frumoase din lemn, „mirosul” tuturor lucrurilor... Este o „experiență” totală și unică. În plus, poți simți cu adevărat toți kilometrii aceia pe care îi străbați, ai cu adevărat „simțul” călătoriei. În avion este mai degrabă un „miracol”: mergi foarte repede dintr-un loc în altul... dar nu te bucuri cu adevărat de călătorie.

Ca regizor de film, acest spațiu închis și incredibil îmi pare, de asemenea, că inspiră. Este chiar decorul perfect: simți că ceva se va întâmpla, este o atmosferă excelentă pentru dramă.

În această carte, care dezvăluie de ce și cum acest tren foarte special a devenit o legendă mondială, „Capitolul VI: Oamenii” mă face să mă gândesc la distribuția perfectă: trebuie doar să urci în tren toate personalitățile acelea puternice și să privești!

Îmi amintește de o poveste despre Robert Altman și actorii săi din *Gosford Park*, care au jucat cu toții prima scenă împreună, pentru prima dată, într-o singură încăpere. Altman a strigat „Opriți!”, a deschis rapid ușa, și-a băgat capul înăuntru și a zis: „Toată lumea a fost genială, cu excepția unuia dintre voi. Încă o dată!”. Muream să folosesc replica aceea pentru *Crima din Orient Express*..., dar eram prea speriat!

În această carte, bazată pe arhive exclusive și imagini magnifice, se pot descoperi povestea originală și legenda fascinantă a celui mai grozav tren din toate timpurile. Bine ați venit într-o călătorie frumoasă și nesfârșită...

SIR KENNETH BRANAGH,
actor și regizor de film

CUPRI

I. CUM S-A NĂSCUT TRENUL ORIENT

EXPRESS

Revoluția feroviară.....	18
Societatea recreerii	21
După modelul croazierelor de lux.....	22
1883: călătoria inaugurală.....	28
Talentul unui singur om.....	29
Un vis devenit realitate.....	31

II. VISUL

Publicitate în stil Nagelmackers	34
Instrumentele unei strategii eficiente.....	34
<i>Expozițiile mondiale</i>	38
<i>Agentele de turism</i>	42
<i>Afișe publicitare</i>	44
<i>Ziare și ghiduri</i>	48

III. TEHNOLOGIA

ÎN SERVICIUL CĂLĂTORIEI

Ateliere și depozite	56
<i>Ateliere în întreaga lume</i>	56
<i>Spălătorii</i>	64
<i>Aprovizionarea generală</i>	67
<i>Achiziții</i>	70
Inovații	78
<i>Libertatea de mișcare</i>	78
<i>O călătorie lină</i>	80
<i>Fiat lux</i>	83
<i>Mentținerea la rece</i>	84
Dezvoltarea materialului rulant.....	86
<i>Constructorii CIWL</i>	86
<i>De la origini, până la Primul</i>	
<i>Război Mondial</i>	89
<i>Din anii 1920, până la eliberarea</i>	
<i>Europei</i>	91
La final: locomotiva	93



NS

IV. CONFORT PENTRU CĂLĂTORI

Tot ce au nevoie călătorii.....	99
În sfârșit, vagoane confortabile	100
<i>Primele vagoane</i>	102
<i>Vagoane Art Nouveau</i>	103
<i>Vagoane Art Déco</i>	110
Un lanț de hoteluri de lux	129
<i>Pera Palace și Summer Palace</i>	132
<i>Gezira Palace</i>	139

V. GEOGRAFIE

O rețea în expansiune	146
Orașe și zone rurale de pe traseu	148
O călătorie exotică.....	156
Mai multe trenuri	158

VI. OAMENII

Georges Nagelmackers	163
George Mortimer Pullman	164
William d'Alton Mann.....	167
Leopold al II-lea, regele belgienilor	168
Basil Zaharoff	171
Ferdinand I al Bulgariei.....	172
Calouste Gullbenkian	175
Mata Hari	176
Printesa Martha Bibescu	179
Lawrence al Arabiei	180
Maurice Bellonte	183
Agatha Christie	184

VII. ORIENT EXPRESS, CUVINTE-CHEIE

Accidente.....	188
CIWL.....	189
Cheia Berna	189
Cinematografie	190
Uniforme	192
Ecartamente	193
Războaie mondiale	193
Literatură.....	196
Poștă.....	197
Negocieri	197
Zăpadă.....	198
Vin	198
Filiale	199
CIWL în cifre.....	199

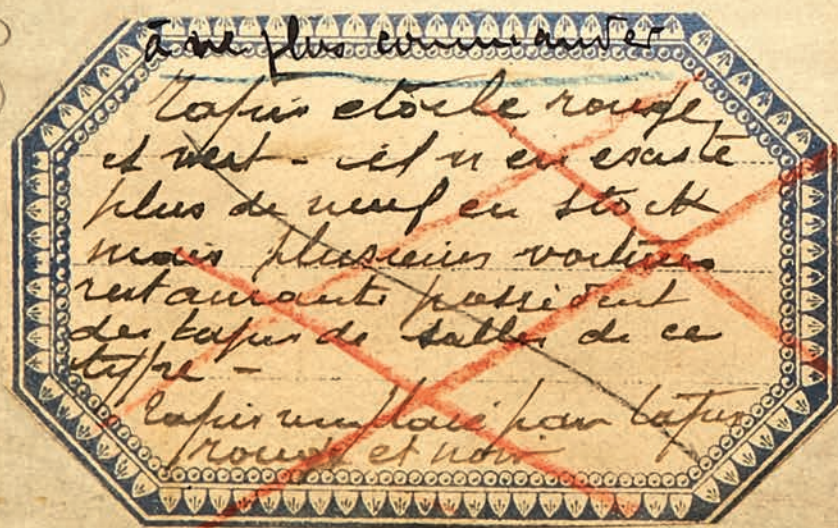
VIII. O BIJUTERIE BINE CONSERVATĂ

Artizanii și trenul Orient Express.....	202
<i>Primele vagoane</i>	202
<i>Vagoane Art Déco</i>	206
Vagoane legendare	208

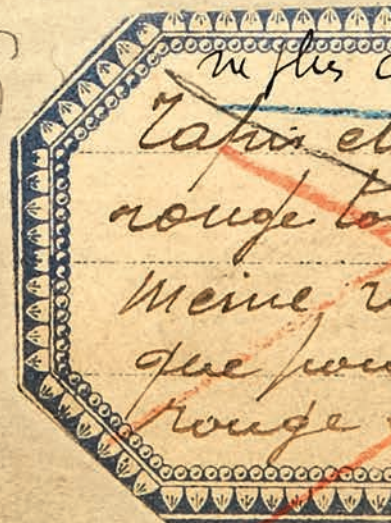


*Model de vagon de dormit de la
Fonds de Dotation Orient Express
(Fondul de Înzestrare Orient Express)*

Mostre de materiale și țesături din
trenurile de lux CIWL

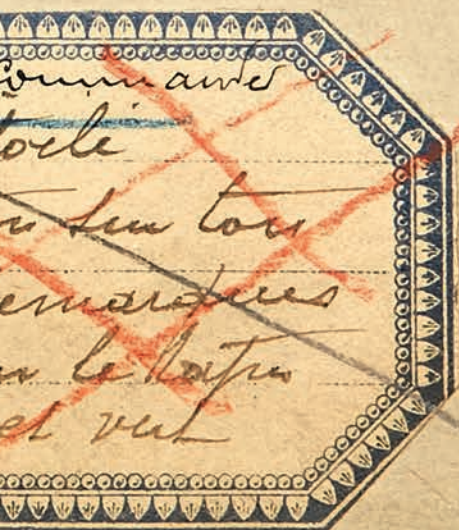


L-721 bis



L-7

I CUM S-A NĂSCUT TRENUL ORIENT EXPRESS



12/ bis



L-702

REVOLUȚIA FEROVIARĂ

Când au apărut căile ferate în Marea Britanie, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, acestea erau utilizate în principal pentru transportul cărbunelui din mine. Pe atunci nu existau locomotive. Trăsurile erau trase de cai. Era mai puțin costisitor să transporti încărcături pe calea ferată decât pe drumuri. La începutul anilor 1820, un industriaș bogat din comitatul Durham a decis să construiască o linie de cale ferată. Acesta a fost convins de un inginer, George Stephenson, să folosească o locomotivă cu aburi inventată de el. Inaugurat în 1825, noul tren s-a dovedit a fi profitabil pe distanțe lungi. Costa mai mult decât un cal, dar putea trage o cantitate mai mare de mărfuri, la o viteză mai mare. Experimentul a fost un succes și, în scurt timp, cererea de căi ferate s-a extins la nivel global. Marii Britanii, pionierul căilor ferate, i-au urmat Franța, statele germane și Belgia – aceasta din urmă a jucat un rol din ce în ce mai important în noua aventură industrială. Cuvântul „rețea” a fost folosit pentru prima dată în Belgia, odată cu inaugurarea, în 1835, a liniei Bruxelles-Mechelen, care a devenit în scurt timp centrul unui ansamblu radiant de linii de cale ferată, cu lungimea de aproape 600 de kilometri.

”Până în secolul
al XVIII-lea,
călătoriile pe mare
durau o veșnicie, iar
transportul pe uscat
era ca paralizat.”

Fernand Braudel



*Sosirea unui tren care
transporta mărfuri
ieftine (Londra, 1865)*



*Inangurarea căii ferate belgiene
(Bruxelles, 1835)*



SOCIETATEA RECREERII

Primele linii de cale ferată au fost construite în primul rând ca răspuns la nevoia de a transporta mărfuri. Acestea conectau zone de activitate economică aflate până atunci la mare distanță unele de altele. Transportul călătorilor, atunci când exista, constituia o activitate secundară, dar care totuși avea să se dezvolte rapid. Spre deosebire de drumuri, căile ferate erau capabile să transporte un număr mare de pasageri în același timp. Acest lucru a avut impact asupra călătoriilor către destinațiile de vacanță, în special stațiunile de pe litoral, precum Brighton. Boomul recreerii era în toi! În fruntea acestor evoluții s-a aflat un englez, Thomas Cook. În 1851, a avut loc Marea Expoziție de la Crystal Palace, Londra. Cook a organizat excursii la această primă expoziție internațională și, datorită lui, 165 000 de persoane din „provincie” au putut să o viziteze. În 1878, când a avut loc Expoziția internațională de la Paris, Cook a dus în Franța 75 000 de vizitatori.

Primul argument prezentat în favoarea căilor ferate a fost viteza. În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, un alt argument avea să apară în prim-plan, propus mai întâi de George Mortimer Pullman în Statele Unite, apoi de Georges Nagelmackers în Europa. Din acel moment, s-a putut circula confortabil cu trenul. Se născuse călătoria de lux cu trenul.

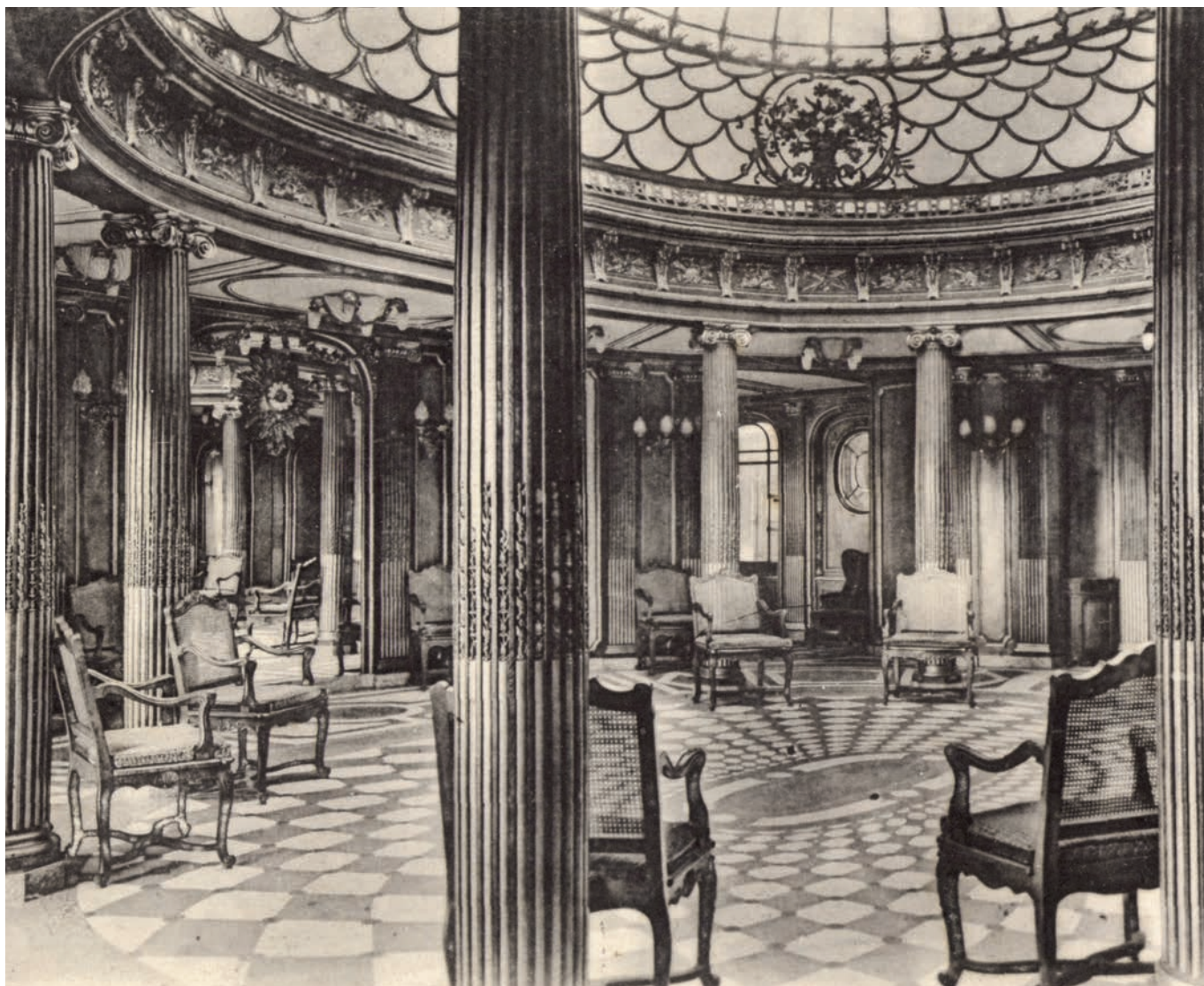
”În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, un alt argument avea să apară în prim-plan: din acel moment, s-a putut circula confortabil cu trenul. Se născuse călătoria de lux cu trenul.”

CONCEPUT DUPĂ MODELUL VASELOR DE CROAZIERĂ

Prima jumătate a secolului al XIX-lea a fost martora apariției vapoarelor cu aburi. Companiile maritime se întreceau pentru a face posibilă cea mai rapidă traversare a Atlanticului de Nord. La mijlocul secolului, era nevoie de două săptămâni pentru a străbate Europa către Statele Unite. Călătoria atrăgea imigranți în căutarea unei noi vieți într-o Americă în plină dezvoltare, precum și oameni de afaceri și familii din înalta societate care prinseseră gustul turismului. Cabinele puse la dispoziția celor mai înstăriți pasageri se inspirau din

casele în care locuiau aceștia și din cluburile selecte pe care le frecventau. În plus, călătorii de la clasa întâi și clasa a doua aveau la dispoziție restaurante uriașe, mai multe saloane, inclusiv un salon de fumători, o bibliotecă etc., precum și cabine de mărimea unui apartament.

În 1867, cu ocazia unei călătorii în Statele Unite, Georges Nagelmackers a petrecut câteva zile la bordul unui vapor și a putut observa pe îndelete toate dotările luxoase. Fără îndoială, această călătorie a constituit o sursă de inspirație importantă pentru *Planul de instalare a vagoanelor de dormit pe căile ferate continentale*.



Rotondă la bordul navei France, inaugurată în 1912

**HAVRE -
- NEW YORK**

**● CIE GLE
TRANSATLANTIQUE**



**„SS“ ROCHAMBEAU - CHICAGO - NIAGARA.
SERVICE SUPPLÉMENTAIRE
À MARCHÉ ACCÉLÉRÉE**

” Un tren ar trebui să ofere aceleași condiții ca un vas cu aburi oceanic sau fluvial. Trebuie să înlocuim vagoanele ponosite utilizate în prezent... să amenajăm în aceste vagoane unul sau mai multe saloane, o sală de mese, o cafenea. La exterior, să construim o galerie, să facem platforma utilizabilă... și atunci, și numai atunci, trenul cu aburi va sparge tiparele.”

Théophile Gautier





Călătoria inaugurală a Titanicului, 10 aprilie 1912. De la stânga la dreapta și de sus în jos, spațiile rezervate călătorilor de la clasa întâi: cabina de lux, interiorul punții A, salonul muzical, restaurantul, sala de ceai, scara mare, sala de jocuri, promenada de pe punte, cu scaune din ratan, iar pe pagina dublă următoare, salonul bibliotecii





1883: CĂLĂTORIA INAUGURALĂ

La 4 octombrie 1883, la ora 19.30, trenul Orient Express a părăsit Gare de l'Est din Paris, cunoscută pe atunci ca Gare de Strasbourg. Acest tren nou, operat de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, se îndrepta spre Constantinopol. În Europa sfârșitului de secol al XIX-lea, capitala Imperiului Otoman încă era un loc misterios și fantastic. Exotismul era la modă, iar Constantinopolul era una dintre principalele porți de intrare.

Aproximativ 20 de persoane, invitate special, s-au adunat pe platformă. Georges Nagelmackers, directorul general al CIWL, chemase mai mulți jurnaliști, printre care Georges Boyer și Edmond About, pentru ca această călătorie inaugurală să facă mare vâlvă. Primul își va publica impresiile în *Le Figaro*; cel de-al doilea va scrie un articol intitulat *From Pontoise to Stamboul*.

Nagelmackers i-a sfătuit pe invitații săi să se înarmeze pentru călătorie. Dincolo de granițele Imperiului Austro-Ungar, trenul putea fi atacat de bandiți. „Orientul Îndepărtat” european... În plus, anumite secțiuni ale liniei nu fuseseră construite încă. Acest lucru însemna că pasagerii trebuiau să ia un vapor, pentru a traversa Dunărea și pentru a trece prin România și Bulgaria, apoi din nou un tren, până la Varna, pe malul Mării Negre, și de acolo un alt vapor, pentru a ajunge a doua zi în zori la Bosfor și Constantinopol. Călătoria a durat 81 de ore – o adevărată performanță în acele vremuri.

„Aventura pe
care urmează să
v-o descriu în cele mai
mici detalii este ca visul
unui om treaz.”

Edmond About



Gare de l'Est (Paris, circa 1860)

În același timp o gazdă atentă și un publicist iscusit, Nagelmackers a avut inspirația să le ofere divertisment oaspeților săi. Câțiva muzicieni țigani au urcat la bord și, în următoarele trei ore, au interpretat o serie de melodii populare, întrerupte doar de „Marseilleza” cântată în onoarea călătorilor francezi. La Sinaia, trenul a oprit pentru o vizită la Castelul Peleş, reședința de vară a regelui României.

În ceea ce privește viața de zi cu zi la bordul Orient Express, cei doi jurnaliști au subliniat confortul vagoanelor de dormit (unde așternuturile erau schimbate zilnic) și calitatea meselor servite, în special a vinurilor.



Podul Galata (Constantinopol, sfârșitul secolului al XIX-lea)

TALENTUL UNUI SINGUR OM

La trei ani de la întoarcerea sa din Statele Unite, Georges Nagelmackers a publicat *Planul de instalare a vagoanelor de dormit pe căile ferate continentale*. Inspirându-se după vagoanele de dormit ale companiei americane Pullman, el era conștient că punerea în aplicare a planului său însemna un efort uriaș... Spre deosebire de Statele Unite, Europa era un mozaic de state suverane. Tensiunile internaționale aveau să complice semnificativ sarcina inginerului belgian. Războiul franco-prusac (1870–1871) a întrerupt anumite negocieri care erau în curs. După declararea păcii, Prusia a refuzat pentru o vreme să permită oricărui tren din Franța să traverseze teritoriul său pentru a ajunge în Rusia, întrucât cele două state erau aliate politic și militar. În acest context, neutralitatea Belgiei a fost un avantaj pentru Nagelmackers. Persistent și combativ, el a izbutit să semneze tratate de cooperare cu mai multe companii feroviare. Astfel, în mai 1883, a reușit să pună în circulație un tren între Paris și Constantinopol – de fapt, până la Varna, pe malul Mării Negre, deoarece linia nu fusese finalizată până la capitala Imperiului Otoman. Importanța simbolică a acestui eveniment a fost enormă. Într-o Europă în care statele naționale își protejau cu înverșunare prerogativele – iar calea ferată era cu siguranță una dintre acestea! –, un singur om a fost capabil să opereze un serviciu feroviar transfrontalier. Într-o manieră mai concretă, Nagelmackers oferea companiilor feroviare servicii dorite de clienții lor, servicii pe care ele însele nu și le puteau permite în calitate de companii, dar care le aduceau venituri.



”Călătorind
ca turist sau
pentru afaceri, între
Berlin și Köln sau între
Paris și Marsilia, de
exemplu, cine nu ar fi
fericit să stea într-un
vagon unde, pentru
o noapte întreagă,
să se poată întinde
într-un pat dotat cu
așternuturi și păături,
să adoarmă fără teama
de a fi deranjat și să
se trezească a doua zi
dimineată, la doar
câțiva kilometri de
destinație?”

Georges Nagelmackers



UN VIS DEVENIT REALITATE

Primele contracte negociate de Georges Nagelmackers i-au permis să atașeze vagoanele sale de dormit și, mai târziu, vagoanele-restaurant la trenurile altor companii feroviare. În 1882, el a operat primul său tren alcătuit în întregime din propriul său material rulant. Acest tren a circulat între Paris și Viena. În anul următor, a repetat experimentul, de data aceasta între Paris și Constantinopol. După cum a subliniat unul dintre directorii CIWL în cadrul unei reuniuni a consiliului de administrație, numele societății nu mai reprezenta noua evoluție a activității lor. Acum nu mai era vorba doar de oferirea unor vagoane de lux altor companii, ci și de operarea propriilor trenuri, pe baza acestui succes. La sfârșitul anului 1883, compania și-a schimbat numele în „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens”. Visul feroviar al lui Nagelmackers devenise realitate.

Rețeaua CIWL la sfârșitul secolului al XIX-lea

„Nu există
nicio îndoială
că, în câțiva ani, toate
capitalele Europei vor
fi legate prin aceste
mijloace de transport
mai rapide și mai
confortabile.”

Raport al consiliului de
administrație al CIWL, 1883





~~Capis bleu à croix noires
en 065
type n° 2510 à 2517
2606 à 2630 - 2631 à 2640~~

L-720 ^{ter}

Capis pas.
fond beige des
et marron
pour V^{es} Pullu

L Pull

O RIENT EXPRESS, primul tren care făcea legătura între Europa și poarta de intrare în Orient, întruchiparea tuturor dorințelor și fanteziilor asociate cu acesta, a înregistrat un succes imediat. Cunoscut în scurt timp drept „regele trenurilor, trenul regilor”, a devenit o legendă în timpul propriei existențe. La 30 de ani de la ultima sa călătorie, Orient Express deschide arhive inedite și porțile atelierelor de restaurare, unde vagoanele istorice, martore ale acestei povești mitice, sunt readuse la viață...

*„Bine ați venit într-o frumoasă
călătorie fără de sfârșit!”* Sir Kenneth Branagh



ISBN: 978-606-088-683-9



9 786060 886839

www.edituracorint.ro