

LBRIS

We know
books

Text de
Guillaume Picon

Prefață de
Kenneth Branagh

Fotografii de
Benjamin Chelly

POVEȘTEA LEGENDARULUI
ORIENT EXPRESS

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

CORINT
BOOKS

—2024—

CUPRIN

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>Agențiile 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>Menținerea 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



INS

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
Prințesa 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 Înregistrare Orient Express)

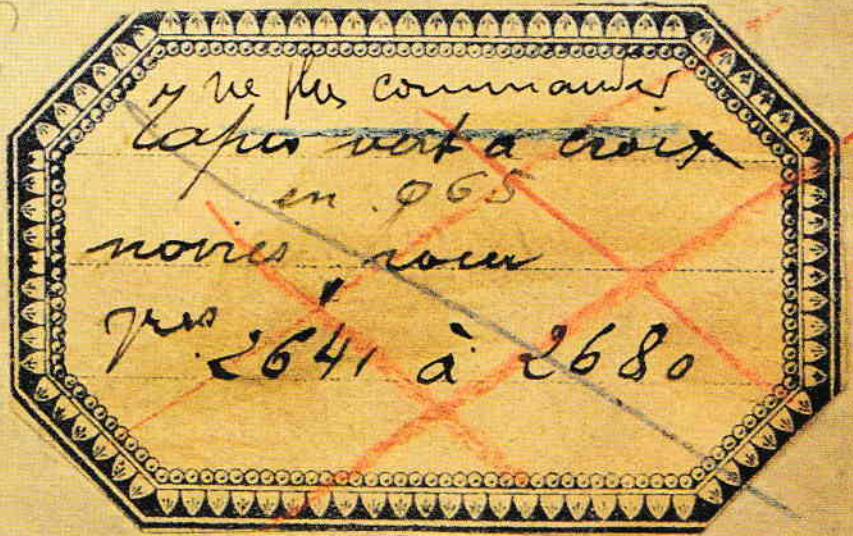
LBRIS

We know
books

I
CUM S-A NĂSCUT
TRENUL
ORIENT EXPRESS



1 bis



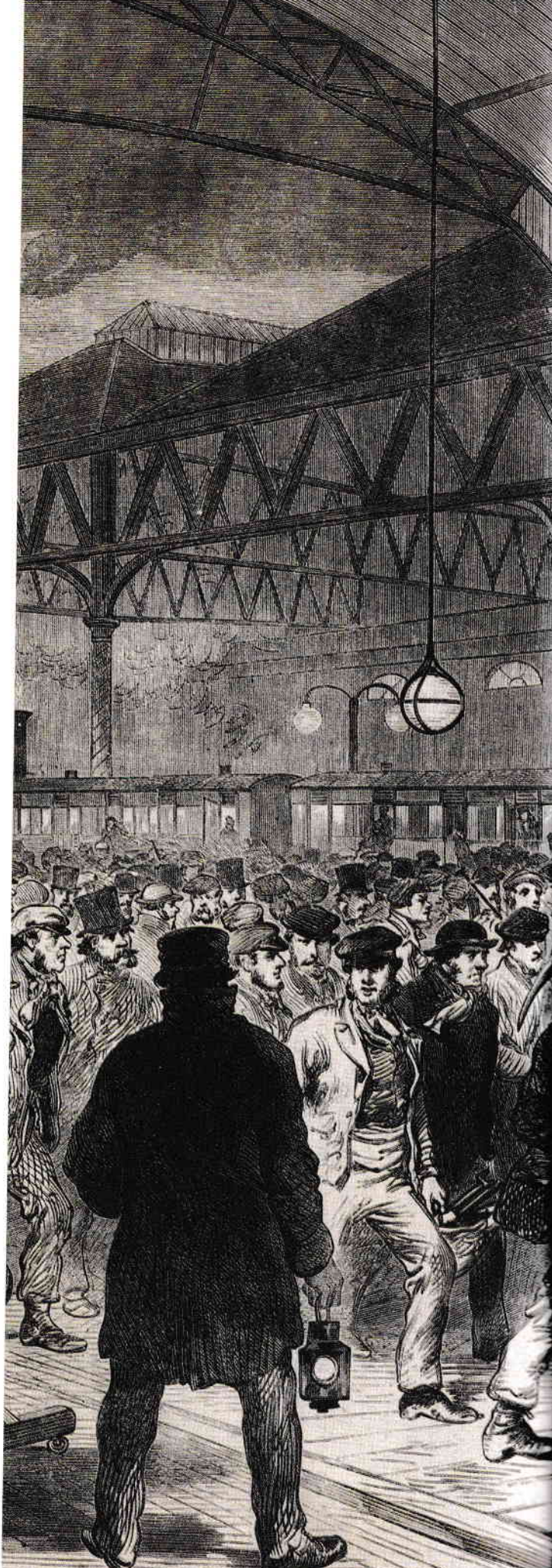
L-702

**REVOLUTIA
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



LIBRIS

We know
books

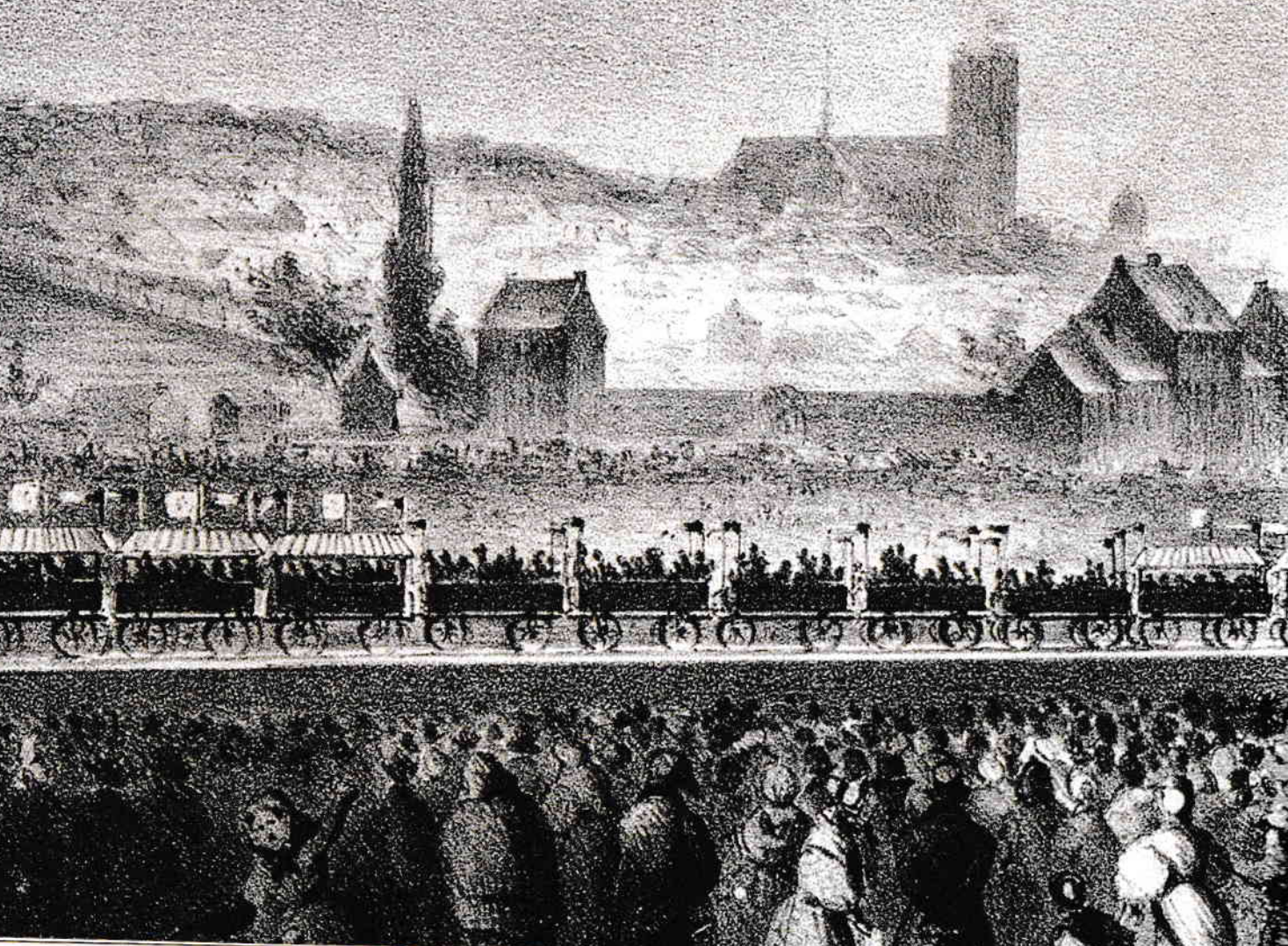
*Sosirea unui tren care
transporta mărfuri
ieftine (Londra, 1865)*



LIBRIS

*Inaugurarea căii ferate belgiene
(Bruxelles, 1835)*

We know
books



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. ”

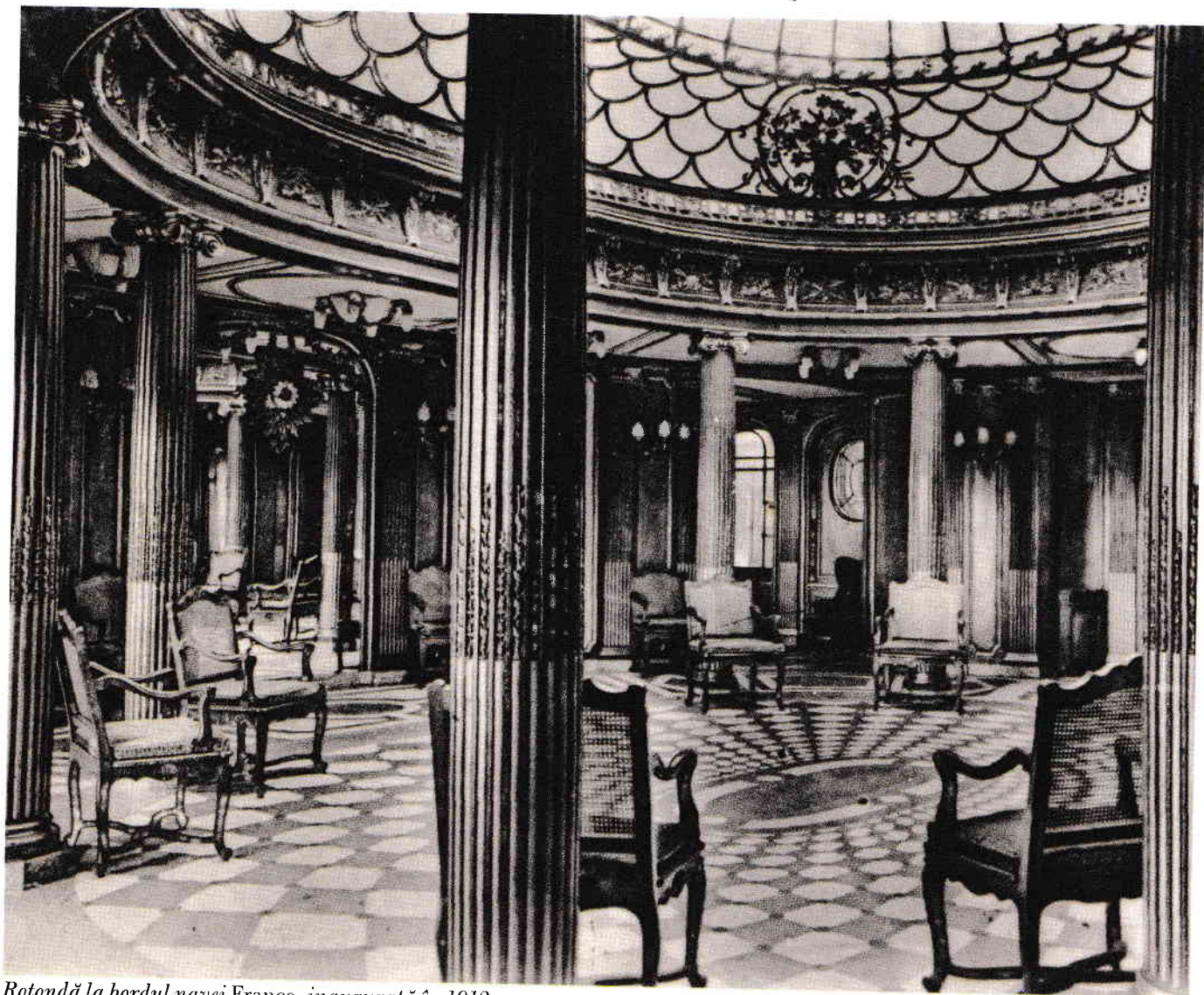
**CONCEPUT DUPĂ
MODELUL VASELOR
DE CROAZIERĂ**

Prima jumătate a secolului al XIX-lea a fost martora apariției vapoarelor cu aburi.

Comaniile 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

LIBRAIRIE

We know
books

C. G. L.
TRANSATLANTIQUE

HAVRE -
- NEW YORK



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

