

A. M. S. A. C. N^o 24 juni 1975
Artevelde Miniatuur
Spoorweg Amateurs Club
Rozier 44 - 9000 Gent.

Geacht Lid,

Op 25 juni e.k., zal het tien jaar geleden zijn, dat de eerste wereldtentoonstelling voor transport gehouden werd te Munchen.

Deze tentoonstelling ging door tussen de volgende data's: van 25 juni 1965 tot en met 3 oktober 1965, met als beschermheer de toenmalige Bondspresident Dr. h.c. Heinrich Lübke.

De Belgische deelneming stond onder de leiding en bescherming van Z.K.H. de Prins van Luik.

De bijzonderste standen op deze wereldtentoonstelling aangaande de Belgische bijdrage waren:

- | | | |
|--|------------|----|
| 1. de Luchtvaart | paleis | 30 |
| 2. de Post | paleis | 20 |
| 3. de R.T.T.
A.C.E.C.
A.T.E.A.
B.T.M.C.
M.B.L.E. | paleis | 20 |
| 4. het Toerisme en
vreemdelingenverkeer | paleis | 30 |
| 5. het zee- en
binnenwatertransport | | |
| 6. het binnenlandverkeer | | |
| a) spoorweg | paleis | 18 |
| | binnenkoer | E |
| b) buurtspoorweg en
stadstram | paleis | 20 |
| | binnenkoer | F |
| c) baanverkeer | paleis | 20 |

De volgende deelnemers waren aanwezig aan de reeds vernoemde standen:

Groep Luchtvaart: Het Bestuur der Luchtvaart
De Regie der Luchtwegen
De Sabena - Brussel
De Groep CEBECONA: FAIREY uit Gosselies
F.N. uit Herstal
SABCA uit Haren
ADB - Air Equipment uit Zaventem
Studiecentrum voor Kernenergie uit Mol-Donk
Glaverbel uit Brussel
La Seneffoise uit Seneffe

Groep postwezen: Bell Telephone Manufacturing Company N.V.
Afdeling Automatisering - Hoboken

Groep telecom.: B.T.M. - Bell Telephone Manufacturing Company
A.T.E.A. - Automatic Electric - Berchem
M.B.L.N. - Manufacture Belge de Lampes et de
Matériel Electronique - Brussel
A.C.E.C. - Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi
R.T.T. - Regie van Telegrafie en telefonie
Brussel 3
B.R.T. - Belgische Radio en televisie

Groep toerisme: Het commissariaat (generaal) voor het vreemdelingenverkeer

Groep zee- en binnenscheepvaart:

a) Infrastructuur en havens:

- Algemene Directie der Waterwegen - Ministerie van Openebare Werken
- Port Autonome de Liège
- Haven van Gent
- Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
- Haven van Antwerpen
- N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel

b) Zee- en binnenscheepvaart:

- Bestuur van het Zeewezen en van de binnenvaart
- Office de la Navigation - Liège
- Groepering der Havenbelangen - Antwerpen
- Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwersbedrijf

- Antwerpse Scheepvaartvereniging
- Belgische Redersvereniging
- Unie van Belgische Rijnreders
- Verbond der Behandelaars van Goederen
- Vereniging der Expeditie van Antwerpen
- Vereniging der Rijnvaartagenten
- Groepering der Nijverheidszoevaartagenten

c) Scheepswerven:

- Scheepswerven Jos Boel en Zonen N.V. - Temse
- Cockerill-Ougrée - Seraing
- Mercantile Marine Engineering & Graving Docks C° S.A. - Antwerpen
- Cockerill Yards Hoboken - Antwerpen
- Syndicat Vulcain - Bruxelles
- Studiecentrum voor Kernenergie - Mol-Donk
- S.A. Belgonucléaire à Bruxelles
- S.A. Soudometal - Bruxelles
- A.C.E.C. - Charleroi
- Electro-Navale Industrielle - Aartselaar
- S.A. Arcos - Bruxelles
- Chantiers navals H. De Wachter P.V.B.A. - Hemiksem
- De Wachter-Huys & Zonen P.V.B.A. - Niel
- Nieuwe Scheepswerven De Durme N.V. - Tielrode
- Fulton Marine Engineering N.V. - Antwerpen
- Scheepswerven Ganda P.V.B.A. - Merelbeke
- N.V. Eug. Herbosch, Afdeling Scheepswerven - Antw.
- Scheepsbouw Janathys P.V.B.A. - Rumst
- Scheepswerven van Langerbrusse N.V. - Rodenhuize Gent
- S.A. du Chantier naval de Liège-Monsin - Liège 1
- Chantier naval Meuse & Sambre S.A. - Beez sur Meuse
- Chantiers navals F. Plaquet S.A. - Péronnes-lez-Ant.
- Chantier naval du Rupel S.A. - Boom
- Chantier naval de Rupelmonde S.A. - Rupelmonde
- S.A.B.A.R.N. - Brugge-Zeehaven
- Ateliers Sainte-Barbe N.V. - Eisen (Limburg)
- Scheepswerven Sint-Pieter N.V. - Hemiksem

- Chantier naval et Ateliers de Construction
d'Hemiksem S.A., Anc. Smidts Frères - Hemiksem
- Scheepswerf De Toekomst N.V. - Boom
- Scheepswerven G. Michiels - Merelbeke
- Usines et Aciéries Allard S.A. - Mont sur Marchienne
- Anglo-Belgian Company S.A. - Gent
- Werkhuizen Brusselle P.V.B.A. - Nieuwpoort
- Schroevengieterij Gebr. Colart - Boom
- Ets. V. Dammans - Lot
- Constructiewerkhuizen A. De Backer P.V.B.A. - Wettere
- Firma De Pecker - Gent
- Adhémar Demanet - Gosselies
- Fonderies et Ateliers du Canal E. Donckers S.P.R.L.
Wilsele/Leuven
- N.V. Bruynzeel - Brussel 1
- Les Fonderies de l'Eau Noire, "Somy" - Couvin
- De Nol - Lokeren
- J. & G. De Conink & Zonen - Merksem
- Firma De Coene - Kortrijk
- Firma De Kesel - Drongen
- Houthandel De Meulemeester - Antwerpen
- Ets. Laweys, Stevens & Didden - Bruxelles 1
- Ets. Lachapelle - Mortsel
- Usines G. Levis - Antwerpen
- Usines Boulonneries et Etirage de et à La Louvière
- The Right Plastic - Heide, Kalmhout
- Werkhuizen Mertens N.V. - Mortsel-Antwerpen
- S.A. Sicli - Bruxelles 2
- N.V. Slaets - Antwerpen
- Accumulateurs Tudor S.A. - Florival (Brabant)
- C.R. Van Hoek, Directeur - Antwerpen Dam
- Constructiewerkhuizen L. Van Lier P.V.B.A. -
Hoboken-Antwerpen
- Wameco - St. Niklaas-Waas

Groep binnenlandverkeer:

a) Spoorwegen:

- Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Aciéries de Haine-SaintPierre et Lesquin
- Ateliers Belges Réunis (A.B.R.)
- Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (A.C.E.C.)
- La Brugeoise et Nivelles
- Cockerill Ougrée - Seraing
- International Brake and Rectifier Company (I.B.R.)
- Société Gregg d'Europe
- S.A. Pieux Franki
- Usines de Braine-le-Comte
- Usines Ragheno
- F. Waterinckx (van Geraardsbergen)
- Centrum voor de studie van kernenergie

b) Buurtspoorwegen en stadstram:

- Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
- Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi
- La Brugeoise et Nivelles

c) Baanverkeer:

- Ministerie van Verkeerswezen
- Ministerie van Openbare Werken
- Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi
- Band Protection Company
- Fonds Studie en Onderzoek voor een veilig Wegverkeer
- Groepering van de organismen voor controle van Automobielen
- Via Secura

DAAR WIJ ALLEN BEHOREN TOT EEN M I N I A T U U R M O D E L
S P O O R W E G C L U B ZULLEN WIJ ALLEEN DE GROEP BINNEN
LANDVERKEER RUBRIEKEN spoorweg EN buurtspoorwegen EN stadstram
BEHANDELEN OP VOLGENDE BLADZIJDEN !!!!

A. Spoorweg : (binnenkoer E).

=====
De N.M.B.S. of de S.N.C.B. en de belgische konstruktors van rollend materiaal, stelden de zeven volgende voertuigen voor:

één elektrische lokomotief
één diesel-elektrische lokomotief
één dieselhydraulische rangeerlokomotief
één deel van een dubbeltreinstel
één personenwagen voor de T.E.E.-dienst
twee goederenwagens

1. - de elektrische lokomotief B'B' type 126 -- 3200 ps voor personen en goederenverkeer
mechanisch gemaakt door La Brugeoise et Nivelles
elektrisch door A.C.E.C.
dit was de nieuwste lok gemaakt voor de Belsche spoorwegen
2. - de diesellokomotief Bo'Bo' type 210 voor personen en goederenverkeer
mechanisch gemaakt door Cockerill-Ougrée, A.B.R.
dieselmotor door Cockerill-Ougrée
elektrisch door A.C.E.C.
dieselmotor: 1400 ps met 1000 omwentelingen per minuut
dienstgewicht: 70 ton
hoogste snelheid: 120 km/uur
3. - de diesel-rangeerlokomotief -- twee gekoppelde assen met hydraulische aandrijving
gemaakt door Ateliers Belges Réunis (Usines du Centre)
dieselmotor: 320 ps met 2100 omwentelingen per minuut
viertakmotor, zes cilinder
dienstgewicht: 30 ton
hoogste snelheid: 24 km/uur
4. - één deel van een dubbeltreinstel - 3000 v gelijkstroom model (A1)(1A) + (A1)(1A) welke in dienst niet gescheiden kan worden - meestal 1ste en 2de klas
mechanisch gemaakt door A.B.R., La Brugeoise et Nivelles, Usines Ragheno, Usines de Braine-le-Comte
elektrisch gemaakt door A.C.E.C.
4 x 250 ps met elk 63 km/uur
gezamenlijk gewicht: 100 ton
hoogste snelheid 130 km/uur
150 zitplaatsen
255 zit- en sta-plaatsen

5. - eerste klas-wagen type A8S voor de T.E.E.-dienst met middengang

konstrukteur: La Brugeoise et Nivelles

brutogewicht 47 ton

46 zitplaatsen

25,50 meter lengte (buffers inbegrepen)

gemaakt uit roestvrij-staal

alle mogelijke comfort met klimatisering

neerklappende tafels

de deuren geopend worden met een lichte druk en sluiten automatisch

ingezet op de lijn Parijs-Brussel-Amsterdam

6. - goederenwaggen - twee-assig met pneumatische ontladingsmogelijkheid (sement en kalk)

konstrukteur: A.B.R. (Usines du Centre)

9,25 m lengte (buffers inbegrepen)

nuttige last: 34 kubieke meter

gewicht 13 ton

7. - twee-assige trechterwaggen met automatisch dubbelzijdige ontladingsuitrusting

konstrukteur: Les Usines de Braine-le-Comte

3,25 m lengte (buffers inbegrepen)

gewicht: 12,5 ton

nuttige last: 27,5 ton

gebruikt voor de transport van schlammkolen

de wagen kan op aanvraag met een hydraulisch of een pneumatisch systeem voor het openen van de deuren uitgerust worden.

B. - Buurtspoorwaggen en stadstram:

=====

Om aan de modernisering en de rentabiliteit van de buurtspoorwaggen en stadstram tegemoet te komen, heeft de konstrukteur S.A. La Brugeoise et Nivelles en A.C.F.C., voor de Interkommunale te Brussel een twee delige tram ontworpen; op drie draaistellen: één aan de voorzijde, één aan de achterzijde en één loopdraaistel in de mitte.

Dit tweedelig tramstel heeft een gezamenlijke lengte van 20,830 m en een breedte van 2,200m, meestal zo gemaakt voor het Brusselse stadsverkeer met zijn snalle straten en scherpe bochten.

Dit tramstel heeft drie deuren:

- achter een driedelige deur

- voor en in de mitte : twee dubbeldeuren

welke elektrisch bedient worden, met in noodgeval ontsluitingsmogelijkheid

Het instappen der reizigers gebeurt aan de achterzijde, om het stel te verlaten, kan men kiezen tussen de voorste of de middeendeur.

De aanloop en freininrichting werken vol-elektrisch en automatisch en zijn van het P.C.C.-type en wordt bediend door pedalen.

De rechtervoet van de berijder twee pedalen: de rijpedaal en de freinpedaal,; zijn linkervoet moet gestadig rusten op de "Dodemans"pedaal. Het loslaten van deze pedaal heeft tot doel dat de stroomtoevoer aan de motoren afgesneden worden.

Deze twee-delige wagen heeft een gewicht van 22 ton en kan 177 reizigers meenemen.

+++++

Een paar gegevens over het gebruik op de spoorwegen in:

West-Europa - Japan - U.S.S.R. en U.S.A.

	KM	Elektr.km	pers.vervoer in Mil.	goed.vervoer in Mil.
West-Europa	160490	51324	4 051,3	1 174, 1
Japan	20924	6685	6 723,8	174, 6
U.S.S.R.	136300	36200	3 166,8	3 171, 5
U.S.A.	336102		244,3	1 313, 5

Deze vergelijken werden opgetekend door de U.I.C. in 1972.

+++++

In het zelfde jaar waren er in West-Europa:

3.025 stoomlokomotieven	92.698 personenwagens
12.012 dieselloks	1.332.024 goederenwagens
9.790 elektrische loks	
6.712 dieseltreinen	
6.487 elektrtreinstellen	

Het energieverbruik aan kolen bedroeg 1.306.000 kg

"	"	diesel	"	2.696.000 liter
"	"	elektr.	"	22.315.000 kWh

Catalogus - nummers van gewezen Mä-lokomotieven. H O
 =====

1. Voor de beginneling:

R 700	2 assige lok met losse tender
R 700 LMS	2 assige lok met losse tender
R 700 LNER	2 assige lok met losse tender
SLR 700	2 assige lok met losse tender
HR 700	type pacific 2 C 1
RS 700	2 assige E-lok
HS 700	1 C 1 E-lok
TWE 700	automotrice
TWE 700 B	automotrice
TWE 700 R	automotrice met ^{één} vaste panto
T 790	2 assige tenderlok
RS 790	2 assige E-lok met ^{twee} vaste panto
S 870	2 assige lok met losse tender

2. Voor de amateur:

oud Mä nr	type	nieuw Mä nr	omschrijving
TM 800	Br 80	3004	
RS 800			2 assige E-lok met vaste panto
ES 800			1' B 1' E-lok
MS 800	E 18	3023 3024	
CCS 800	Ce 6/8	3015	
DL 800		3010	dubbele free-lance Am.-diesel
ST 800		3017	free-lance treinstel
TW 800			free-lance dubbele automotrice
TP 800	Br 64		1' C 1' tenderlok
HR 800			type pacific 2 C 1
SK 800	Br 232	3007	
RM 800			3 assige lok met losse tender
TT 800	Br 86	3006	
RSM 800			3 assige E-lok
DT 800			dubbele free-lance automotrice
CM 800	Br 89	3000	

F 800	Br 01	3008	
DA 800	Br 23	3005	
DB 800 K		3016	
FM 800	Br 24	3003	
SEW 800		3012-3013	
SEH 800		3012-3013	
SEF 800		3012-3013	
SE 800	E 44	3011	
SET 800	E 44	3011	
CE 800	E 63	3001	
CEB 800	E 63	3002	
RE 800	Re 4/4		dubbele overbrenging-cardan
RES 800	Re 4/4	3014	
RET 800	Re 4/4	3014	
G 800	Br 44	3009	
GN 800	Br 44	3009	
T 800			2 assige tenderlok
HS 800			1' C 1' E- lok
SLR 800			2 assige lok met losse tender
R 800			2 assige lok met losse tender

Catalogus - nummers van gewezen Märklin - loks in 0 1
 =====

R	12880	2 assige lok met losse tender	gewone motor
R	12890	2 assige lok met losse tender	robuste motor
R	66/12900	2 assige lok met losse tender	sterke motor
R	66/12910N	2 assige lok met losse tender	zeer sterke motor
R	66/12920N	2 assige lok met losse tender	zeer sterke motor
E	66/12920	2 B' lok met 3 assige tender	geen regelbare motor
E	70/12920	2 B' lok met 3 assige tender	regelbare motor
GR	66/12920	2 C' lok met 3 assige tender	alleen voor grote circ
GR	70/12920	2 C' lok met 3 assige tender	alleen voor grote circ
HR	66/12920	2 c 1 lok met 4 assige tender	alleen voor grote circ
HR	70/12920	2 c 1 lok met 4 assige tender	type Pacific " "
HR	66/12921	2 c 1 lok met 4 assige tender	" " spoor 1
T	66/12910N	2 assige tenderlok	
TCE	66/12920	2 B' 1 tenderlok	
TCE	70/12920	2 B' 1 tenderlok	
TK	66/12920	2 C' 2 tenderlok	
TK	70/12920	2 C' 2 tenderlok	
TK	66/12921	2 C' 2 tenderlok	spoor 1
SLH	70/12920	2 D 1 aérodymanische lok met 4 assige tender	
L	70/12920	LNER 1 D 1 Cock o'the North met 4 assige tender	
ME	66/12920	2 D 1 gestroomlijnde (DR) type met 4 assige tender	
ME	70/12920	2 D 1 gestroomlijnde (DR) type met 4 assige tender	
AK	70/12920	2 C 2 aérodymanische lok Commodore Vanderbild 4 ass. tend	
RS	12880	2 assige E- lok met twee vaste pantos	
RS	66/12900	2 assige E- lok met twee vaste pantos	
RS	66/12910	2 assige E- lok met twee vaste pantos	
RS	66/12920	2 assige E- lok met twee verende pantos	
CS	66/12920	2 B' 1 E- lok met twee verende pantos	
CS	70/12920	2 B' 1 E- lok met twee verende pantos	
HS	66/12920	2 C 1 E- lok met twee verende pantos	
HS	70/12920	2 C 1 E- lok met twee verende pantos	
RV	12890	2 assige E- lok met één vaste panto	
RV	66/12920	2 assige E- lok met één verende panto	
CCS	66/12920	1 C' C' 1 E- lok type Crocodile	
CCS	66/12921	1 C' C' 1 E- lok " "	spoor 1

Wie denkt aan de verlofperiode, denkt ook onrechtstreeks aan een reisje met het spoor. Of men nu zijn verlof doorbrengt in verre vreemde streken, of in eigen land; wie zich kan permitteren op reis te zijn gedurende 8 - 14 dagen - drie weken en zelfs een hele maand; wie zijn verlof doorbrengt per dag, of wie een paar dagen uit de dagelijkse gang van leven en werken wil geraken; heeft keuze genoeg om één of meerdere treinreizen in binnen- en buitenland te combineren.

Mag ik dan ook enkele tarieven voorstellen van ons eigen spoorwegnet met drie buurlanden?

1. België: toeristische netkaarten

5 dagen	- 1ste klas	Fr. 1.050,-
	- 2de klas	Fr. 700,-
10 dagen	- 1ste klas	Fr. 1.490,-
	- 2de klas	Fr. 990,-
15 dagen	- 1ste klas	Fr. 1.910,-
	- 2de klas	Fr. 1.270,-
5 in	- 1ste klas	Fr. 1.260,-
14 dagen	- 2de klas	Fr. 840,-

2. Bondsrepubliek Duitschland: netkaart één maand geldig

- voor het ganse spoorwegnet		
	- 1ste klas	DM 780,-
	- 2de klas	DM 490,-
- 7000 km -- genoemd maandkaart voor één net		
	- 1ste klas	DM 480,-
	- 2de klas	DM 300,-

3. Luxemburg: net abonnement

- één dag	- 2de klas	Lfr. 100,-
- 5 in	- 2de klas	Lfr. 300,-
15 dagen		

4. Nederland: acht-dagen abonnement

- 1ste klas	hfl. 78,-
- 2de klas	hfl. 52,-

=====

Wij nemen wel aan dat SUPERLATIEVEN mogen gebruikt worden, maar als wij even de Mä-catalogoog van het jaar 1967 bekijken, en hem vergelijken met de catalogus gemaakt in de Engelse taal; komen wij tot het vergelijk dat de Firma Märklin nog grotere superlatieven gebruikt dan de hier uitgegeven catalogen.

Ziehier een paar voorbeelden:

- blz. 3 : M ä r k l i n, The fascinating Gauge HO Model Railway
- blz. 5 : Mä-signals are the "ROCKETS" of the Layout
- so you will see that it is not by chance that Märklin is the largest maker of model railways, but because the system is so free from any complications and its quality is so excellent
- blz. 7 : Märklin, The astounding reality in gauge HO
- blz. 8 : The Express Engine that steams - a super model
- blz. 12 : The "E 03" - the fastest and most powerful Locomotive on the German Federal Railways
- blz. 13 : Märklin, True reality in gauge HO
- blz. 14 : Märklin, A play offering great possibilities
- blz. 15 : Märklin, Unlimited delight
- blz. 16 : Märklin, The pleasure that "GROWS" on you
- French High-Efficiency Electric Locomotive (BB-9200)
- blz. 17 : The Much-Admired Swiss Locomotive (Re 4/4)
- blz. 18 : The Swiss Federal Railways' Powerful Multi-purpose Locomotive (Ae 6/6)
- blz. 22 : Märklin, "Expansive" pleasure
- blz. 24 : Märklin, Surprising reality in gauge HO
- blz. 26 : Märklin, True-to-life effect in gauge HO
- blz. 32 : Märklin, Pleasure without limit
- blz. 36 : The real thing in miniature on the Märklin HO gauge railway
- blz. 46 : Märklin, Ever increasing pleasure
- blz. 48 : Learning while playing - playing while learning
- blz. 54 : Märklin, pleasure capable of expansion

moesten de stencils zó duur niet zijn, we schreven er een paar bij, maar

Welke naam kon men beter geven dan "ORIENT EXPRESS".
Wenen was wel niet de poort tot het Oosten, maar Konstantinopel was dat wel, en de bedoeling was de verbinding verder tot daar te laten gebeuren.

Op 5 juni 1883 startte de trein officieel, maar achter deze beloftevulle onderneming, staken in de begintijd onplezierige verrassingen.

In de eerste jaren reed de trein van Parijs tot Giurgewa, achter Boekarest. Daar moesten de reizigers uitstappen en met de boot de Donau oversteken.

Deze over overgestoken, moest men te Routschoek in Bulgarijë een Bulgaarse trein nemen tot Varna aan de Zwarte Zee. Vandaar uit ging het weer per boot tot Konstantinopel.

De reis duurde officieel 82 uren, maar de trip bedroeg vaker rond de 140 uren.

Iedere dinsdag en vrijdag vertrok deze trein in Parijs en respectievelijk de zaterdag en de dinsdag in Konstantinopel aan te komen.

Ten einde de brede Donau en Zwarte Zee te vermijden, werd vanaf 1885 eenmaal per week van Boekarest naar Nisj gereden. Maar van deze Servische stad tot in Philippopoli, was er helemaal geen spoor; dus organiseerde de maatschappij het vervoer per paardkoets. Deze reis duurde twee dagen, waarna weer kon worden verder gereden per trein tot in Konstantinopel.

Het was slechts in 1898 dat de reizigers zonder overstappen van Parijs tot Konstantinopel konden reizen. Toen duurde de reis zowat zeventig uren.

In feite werd tot in 1914 nog via twee reiscoutes gereden;

- een direkte trein via Belgrade en sofia
- een indirekte via Boedapest.

Boekarest en de haven van Konstantinopel waren de enige plaatsen waar men de ferry-boot moest nemen.

Na de eerste wereldoorlog kwamen nog andere treinen het Westen met het Oosten te verbinden. De twee meest gekende waren:

- de Arlberg -- Oriënt -- Express (via Basel, Zürich, Salzburg en Wenen)
- de Simplon -- Oriënt -- Express (via de Simplon-tunnel, Milaan, Venetië en Belgrade)

Een groot aantal nieuwe verbindingen en benamingen zijn in de plaats gekomen.

Sedert 1962 wordt de verbinding Parijs - Istanboel (huidige benaming voor Konstantinopel) verzakt door de "Direct - Express", terwijl de "Oriënt - Express" nog naar het Oosten rijdt. De "Simplon-Oriënt-Express" is gewoon "Simplon-Express" geworden en verbindt Parijs met Venetië en Belgrado.

Geen enkele van deze internationale treinen heeft nog de glans van vroeger, want na Belgrado wordt er zelfs geen restauratie wagen aangekoppeld. Na Sofia wordt het een echte boeneltrein, en het is dan ook niet verwonderden dat hij steeds met vele uren vertraging ter bestemming komt

+++++

Een paar anekdoten uit vroegerige jaren:

..... tuffend en dampend slingert de trein zich door het Reemeense landschap. Zelden heeft hij zo hard gereden, want alhoewel drager van een fabelachtige naam, heeft de Oriënt-Express niet vaker dan 80 km/uur gereden. Toch is dat heelwat in deze maand september van het jaar 1939

..... de machinist steekt alsof de duivel hem op de hielen zit, dat is trouwens ook nodig, want achter hem staat een zwijgzame kerel die hem een pistool in de ribben duwt. De dreigende gast in uniform is de vleugeladjudant van koning Carol II van Roemenië, welke zopas zijn troon verzaakt heeft.

De koning zelf, zit in de salonwagen te vrijen met Magda Lupesco, zijn geliefde sinds jaren. In de pakwagen van de Oriënt-Express liggen juwelen en kunstvoorwerpen ter waarde van miljoenen. De grens is bijna bereikt als plots te Timischoara, vanuit een auto het vuur wordt geopend. De koning is in de badkuip gedoken, zijn geliefde eveneens. De volgelingen liggen hier en daar verspreid over de vloer. Alleen de machinist steekt verder, hij heeft geen andere keus. De weg verlaat het treinspoor en daarmee zitten de achtervolgers klem. De koning en zijn Magda wissen zich het zweet van hun voorhoofd. De trein dendert full speed voorbij de Joegoslavische grens en de koninklijke vlucht is geslaagd meteen is ook de Oriënt-Express een avontuur rijker. Eén van de vele die deze legendarische trein zo berucht maakte

..... in 1932 ging koning Boris de Derde van Bulgarijë zich persoonlijk aan het kommando van de lokomotief zetten om een kwartier achterstend op te halen dat waren nog adembenemende tijden

..... vóór de eerste wereldoorlog bracht een Kaukasische vorstin tweemaal per week haar zes poedels naar Parijs om er in de nieuwste chic te worden gekleed

..... in 1908 zat koning Ferdinand van Bulgarije op de trein naar Duitschland waar hij moest huwen met prinses Eleonore von Reusz: op zijn weg verdrongen duizenden zich rond de trein om een glimp van hem op te vangen

en nu

..... de beste klanten zijn de huidige gastarbeiders

het is in elk station een gestorm om een plaats te bemachtigen voor zichzelf en voor de omvangrijke bagage asbakken vindt men niet meer en de toiletten zijn vaak beerdevel

..... na drie dagen en drie nachten zijnde stoppelachtige schimmen verneeld, onverzorgd en versuft wanneer zijn in Istanboel uitstappen sommige reizen nog verder met de Bagdad - Express maar dit is geen trein meer maar een beestenwagen

zijn kintoeel bestaat dan ook uit de arnsten onder de armen of hippies die goedkoop naar de Eufraat willen reizen

+++++

Wist U dat in de "CHRONIQUE DES ALPESSES" in "LES ACTIVITES DES PRICES DE LIEGE" tijdens het salon van automobielen in Brussel er een stand voorzien was (georganiseerd door de Belgische Rijkswacht,) waarop een miniatuur-trein reed ... dit om toe te laten het verkeer aan de bewaakte en onbewaakte overwegen te demonstreren