

CONTENTS

Editorial – Chris Elliott	Page 1
CIWL Cars in the Middle East and services in Africa, an introduction by DF	Page 5
Taurus Express by Maurice Mertens and supplements by Jean-Marc Dupuy	Page 11
Taurus Express, English translation by Chris Elliott	Page 35
Taurus Express, a journey in 1974 in timetables and fares by Ronald Jocher	Page 55
The Taurus Steam and Diesel, old photos published in La Vie du Rail in 1969	Page 65
Maps and timetables of Guide bleu Summer 1939	Page 68
The Hejaz Railway by Chris Elliott	Page 73
CIWL in the Middle East – relevant books	Page 76
Mail from our correspondent Walter Rothschild: Kantara East station	Page 77
Simplon-Orient-Express Daily Luxury Train brochure coll. Jos Geilen	Page 79
Mails Pt. II: Interesting Link from Bram van der Velden	Page 95
Harold Nicolsen travels to Persia - A reflection by Walter Rothschild	Page 96
Book review: „Trains d’Exception” from Jean-Marc Dupuy and Pierre-Yves Toussiro	Page 98

Editorial

The UK magazine Today's Railways EU edition recently published letters from readers who talked about their experiences travelling overnight by train to Europe back in the 1960s and 70s, how enjoyable it was and how much there was to be seen looking out of the windows. Today and as a comparison to all of that there are the long delays, flight cancellations almost without warning to and from the sun spots of Europe. Perhaps we should not mention 'The Planet and Air Pollution' but it makes no sense for so many to fly 'Low Cost' when the European railway companies are now offering overnight trains with considerably less pollution. Yes they cost more but the experience does offer the family something special.

When we started out to think through and plan this newsletter dedicated to CIWL's services beyond Istanbul we had not appreciated just how much the non-stop wars from the early 1900s right up to the early 1920s had interfered with the running of trains through 'The Balkans' and especially east of Istanbul. The Dardanelles, The Gallipoli Campaign and the vicious running battles in the East of Turkey involving The Ottomans, Russians, Germans; Gt. Britain and France not forgetting Greece and other countries that were at the outset part of the large Ottoman Empire such as Bulgaria, Serbia must have had an enormous impact on these trains

So the operative words are 'sets out to explain' just how, why and where the trains went as we have not had access to the important documents that might just tell us why! We know that Lord Dalziel had ambitions for CIWL trains to go well beyond Istanbul to Baghdad and even Teheran and especially Egypt where the British controlled the Suez Canal. Dirk talks about this period in his article 'CIWL Sleeping Cars in the Middle East and Services in Africa'. We will go into more detail about the services on the African continent in a later issue.

The dates and time scale are a great help. What do we already know? CIWL was formed in 1872 and the first Orient Express left Paris in June 1883 but not direct to Istanbul, but with a sea crossing from across

the Romanian black sea port of Varna to Istanbul. We know that in 1889 it finally arrived direct at Istanbul's Sirkeci station.

But beyond was CIWL's contribution in moving travellers, and mail to Baghdad, Teheran and Basra to shorten the journey to India.

Germany led by Kaiser William also saw it as a major political objective to interfere with and destroy England's Empire in the East especially India.

So then the great and often single track line was started and financed by Germany. It started and was extended to reach Damascus and Baghdad in July 1900 some 2603 kms east from Istanbul.

The political and military motives of France, Germany, Russia and the United Kingdom to retain, gain the vital links played an enormous part in this strategy.

Almost pushed into the background was the decision that the most direct route would mean building the line through The Taurus Range of mountains with its 13 major tunnels, ravines and a lot more.

Those aficionados of the Agatha Christie novels when digging into railway history found that the novel 'Murder on the Orient Express' did not start with the collection of the characters together in Istanbul, but on the journey west to Istanbul from Baghdad.

We also talk about the line south through Syria into the Lebanon, beyond by road to Egypt and North Africa.

But every time we find that political pressures influenced the railway building decisions.

Following the First World War, Syria became a French Mandate and Iraq (Mesopotamia) English, not forgetting that Egypt was also an English Mandate.

So we have the scenario that suggests that whereas CIWL has its ambitions, it was who controlled which countries that counted.

Now for a good understanding of all of these geopolitical scenarios there are four books They are Sean McMeekin's "The Berlin-Baghdad Express", "A line in the Sand" by James Barr, "The 08.55 to Baghdad" by Andrew Eames, "Yatakli – Vagon Turkish Steam" Travel by George Behrend and Vincent Kelly.

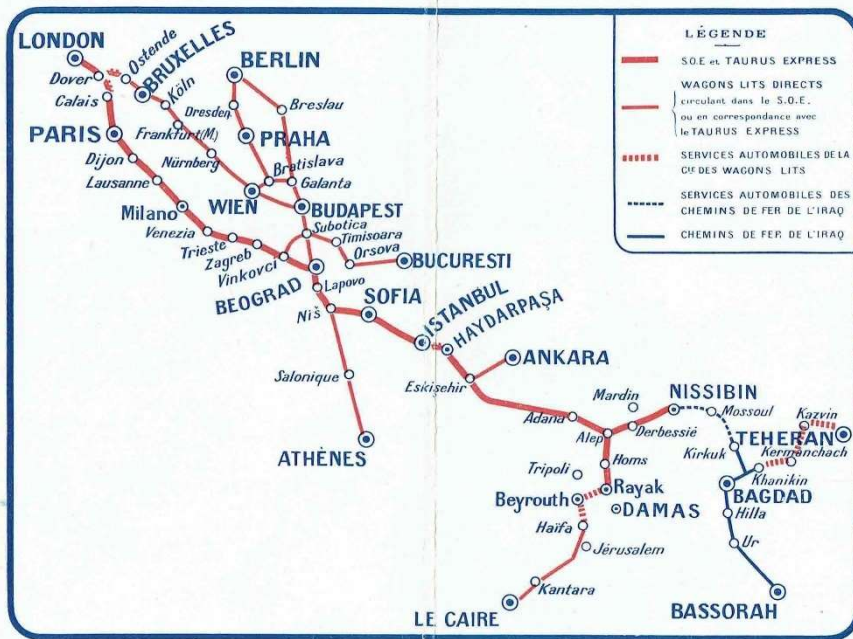
But to understand the situation towards the end of the Ottoman empire, the book 'The Ottoman Endgame- War, Revolution and the Making of the Modern Middle East 1908 -1923' also by Sean McMeekin is a fascinating account of what happened and very enlightening as far as this particular part of the CIWL route east of Istanbul. It is an excellent and very readable account ISBN 978-1-59420-532-3

Let's stop for a moment and imagine ourselves in the office of Georges Nagelmackers, in 1883 The Orient Express was launched; in 1889, the rail link through Romania is complete no more crossing on uncomfortable boats of the Austrian Trieste company.

Then let's build a line south east from Istanbul, what a good idea

Never forget that this line will cross Turkey, The Ottoman Empire so their approval is vital

But there were several wars in the Middle East; The Crimean War 1853-1856; Battle of Gallipoli 1915 - 1916, Italian – Turkish War 1911 - 1912 World War One 1914-1918, plus Greece and other Balkan countries that were part of the Ottoman Empire.



Leaflet Simplon- Orient- & Taurus-Express, Coll. Jos Geilen

Then you read about the competition between England and France, the Kaiser's ambitions, the Ottoman Empire, The Arab's revolt, it is amazing that any railway line was ever built.

But once south and east of Turkey it was the geography of these arid lands that made railway construction an enormous challenge.

But then there was the decision(s) to build in different gauges.

What became the Baghdad railway was built in and opened in 1940.

The Hejaz railway from Damascus in the north to Medina in the south was another gauge, 1050mm, but never went as far as Mecca some 400 kms beyond with a 160 km long branch line to Haifa.

What is interesting is watching the film 'Lawrence of Arabia' and reading any of the three books listed above when you once again can only become puzzled however any of these lines were built.

The Orient Express reached Sirkeci station in the European part of Istanbul in 1889, but the first train to reach Baghdad did not do so until 20th July 1940.

What is not often understood are the distances first from Paris to Istanbul = 2600 kms, then from Istanbul to Baghdad another 2600 kms.

Yes not only long distances, but in terms of journey times far from what we would ever undertake now. But the other way travelling to the Middle East, Arabia and India was by sea and even longer.

For us who are particularly interested in these trains beyond Istanbul then George Behrend's two books tell us a great deal. The Taurus Express t-Torresi Espresso launched on the 15th February 1930 some 47 years after The Orient Express first arrived in Istanbul. It not only had to cross the Taurus Mountains but also through the Cilician Gates. Turkey was at that time falling apart as The Ottoman Empire was carved up by these wars. In George Behrend's book there are some truly excellent descriptions on rail travel in Turkey. One learns that Turkish Railways TCCD were better organised and operated than the other Balkan countries to the north such as Bulgaria, Macedonia, Serbia.

There in Turkey CIWL operated other trains such as the 'Ankara Express' and the 'Anatolia Express' from Haydarpaşa to Ankara, the 'Dogu Express' from Haydarpaşa to Erzurum, the 'Güney Express' from Haydarpaşa to Kurtalan, the 'Meram Express' from Haydarpaşa to Adana via Konya that included sleeping and dining cars.

We have included several maps of Turkey including the summer 1939 edition of the Guide Bleu plus timetables, 781, 782, 783, 784, 785, 791 plus 'The Liste of Services – Division of Istanbul' all of which show how strong CIWL's services were plus 'The Messageries' (parcel and postal services for the Simplon Orient

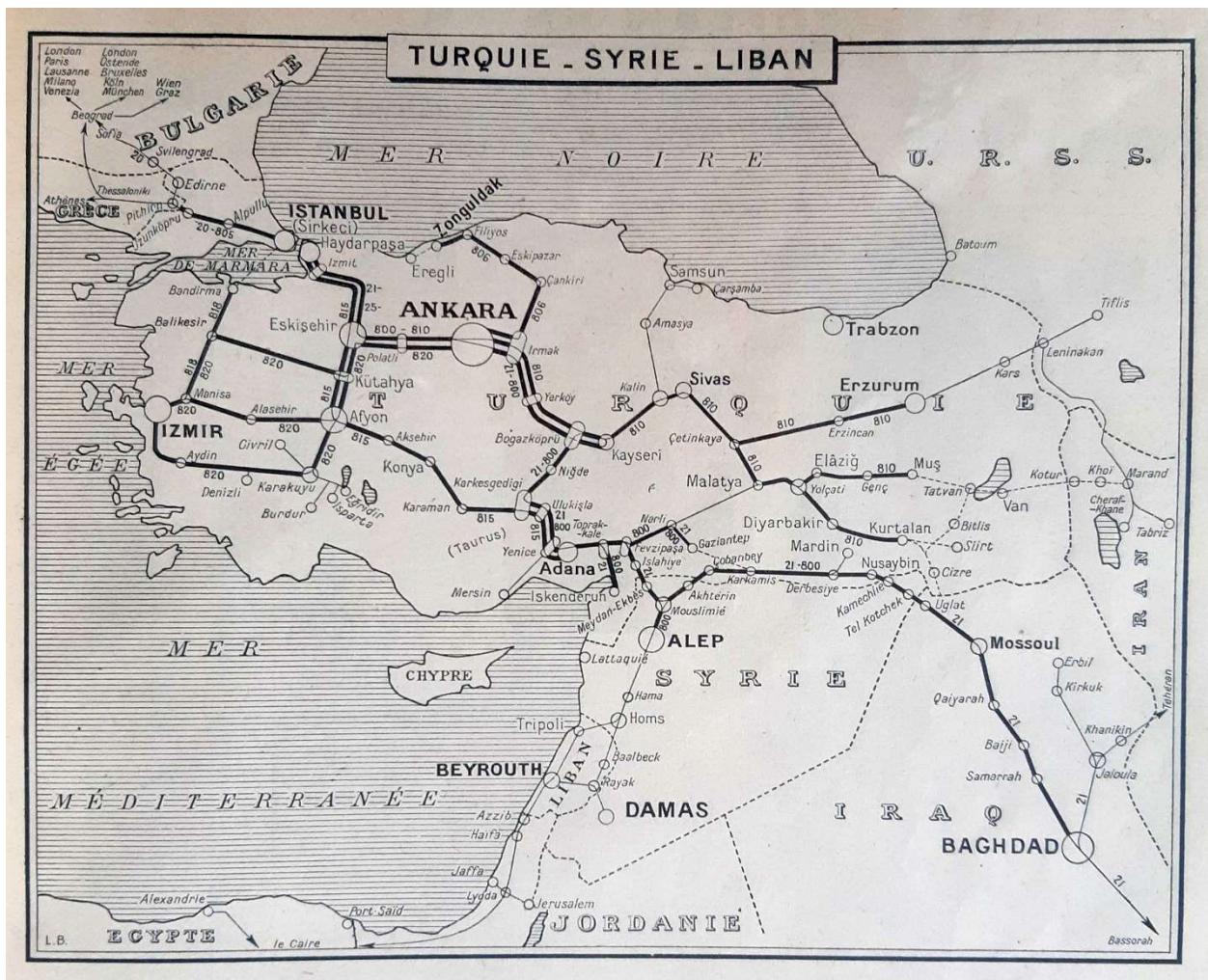
Express. The Taurus Express was the most well known of these trains and two very interesting, detailed and informative articles were published by the AFAC in their magazine and written by Maurice Mertens with help from Roger Commault.

We were searching through our collection of magazines and found the "Edition Spécial Noel" of 'La Vie du Rail' dated 1969 with some interesting photos and an interesting map of Turkey's rail network as it was in 1969, we are grateful to the 'La Vie du Rail' for allowing us to reproduce the map and some of their magazine's photographs published in their Christmas 1969 special edition. These photographs tell a story of just how 'Steam and Diesel hauled the Taurus Express'

Editor's note; Spelling of names! we make no apology for using the commonly used spelling, It was a case of all change from the language of the Ottoman Empire, the French and English Mandats; The German and French railway engineers and of course Arabic spellings.

We hope that you enjoy and dare we say learn more about this fascinating period of CIWL's expansion East of Istanbul. In our next newsletter we will return to a 'mixed bag of articles from all other CIWL's services.

Chris and Dirk



Guide bleu Été 1956, coll. DF

CIWL Cars in the Middle East and Services in Africa

An introduction by Dirk Frielingsdorf

After the First World War and the collapse of the Ottoman Empire, modern Turkey emerged under Atatürk in 1923. This was to have a western character, old Ottoman customs were cut off. In 1926, at the international timetable conference, Turkey demanded the extension of the Simplon-Orient Express to Turkey. The same idea was pursued by Lord Dalziel, administrator and later chairman of the board of CIWL and head of the British Pullman Car Co. At the timetable conference in 1927, this idea was actually adopted; the train was to run as far as Cairo and connect there with the Cairo-Luxor Express. Due to the lack of through tracks, a car service would have had to be set up between Tripoli and Haifa.

But this did not happen at first. In what was then Palestine, a Haifa-Al Kantara-East sleeper run had existed on the east bank of the Suez Canal since July 1920. In June 1921, a second sleeping car followed from Jerusalem to Al Kantara East. From 1923, another dining car was then used on this route, all CIWL teakwood vehicles in normal trains with Palestine Railways (PR) passenger coaches.

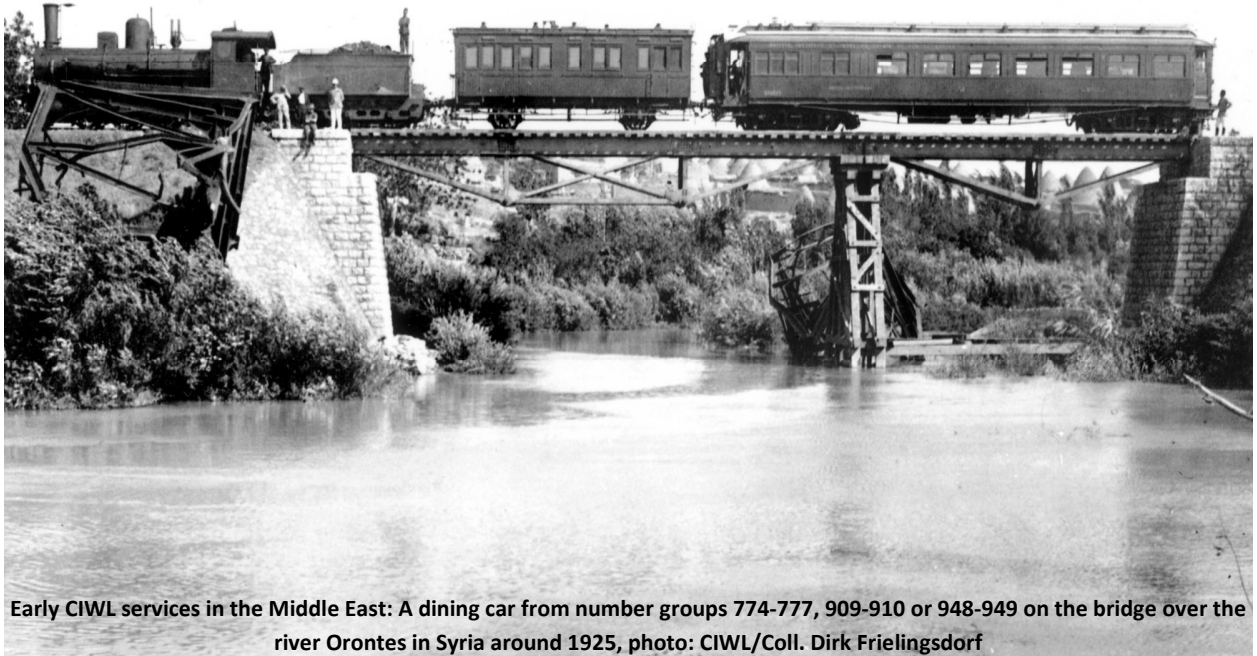


Cairo Express at Haifa East in 1934: Behind the locomotive the WL type R18 from MAN or van der Zypen & Charlier (from numbers 1774, 1777, 1778, 1780, 2072 and 2168), in third place the WR from Ringhoffer (from numbers 2302, 2346 and 2351). The course WL from Jerusalem is not present in Haifa. (Photo: Cotterel archive)

In 1927, the Port Said-Al Kantara-West Cairo connection followed on the west bank of the Suez Canal. At Al Kantara, passengers on one train had to cross the Suez Canal by ferry to reach the other. These connections became known as the Cairo Express trains. *For pictures of Kantara-East see at page 77 onw.*

In Turkey, CIWL services started in 1924 with sleeping cars, initially on ordinary trains between Ankara and Istanbul-Haydarpaşa. In 1926, CIWL concluded a 40-year contract (!) with CIWL, which secured the latter all Turkish dining car services until 1966 and even all sleeping car services until 1971, as well as baggage and express freight services on international trains. In 1928, the Simplon-Orient-Express was "extended" for the first time, a sleeper run from Haydarpaşa to Tripoli in today's Lebanon in an ordinary

train was established. A year later, the CIWL sleeper train Anatolie-Express Ankara-Haydarpaşa, also connecting to the Simplon-Orient-Express, was introduced. Also in Istanbul, passengers had to cross the Bosphorus by ferry from the European station Serkeci to the Asian station Haydarpaşa.



Early CIWL services in the Middle East: A dining car from number groups 774-777, 909-910 or 948-949 on the bridge over the river Orontes in Syria around 1925, photo: CIWL/Coll. Dirk Frielingsdorf

At the timetable conference for 1930, the time had come to introduce the Taurus Express as an official extension of the Simplon-Orient-Express for the connections Haydarpaşa-Baghdad and Haydarpaşa-Cairo. On 15.02.1930, it actually ran for the first time from Haydarpaşa to Nusaybin on the Iraqi border with a branch to Rayak and Tripoli in Lebanon. It stopped at these stations for the time being; under the control of the CIWL, automobile services were established to take passengers to Baghdad and Haifa respectively.



Taurus Express on the Syrian border 1933, Photo: Frederic G. Clapp, Coll. American Geographical Society

On the way, overnight stays were made in motels, which the CIWL had hastily set up. In Turkey, the train ran via Konya, and from 1935 onwards, after completion of the line via Ankara, it ran via the Turkish capital. The Baghdad branch ran as far as Mosul from 1939, and continuously as far as Baghdad from 17.07.1940. This part of the train ran in neutral Turkey throughout the Second World War. However, the first normal passenger cars, albeit only a few, were added to the train during this period.

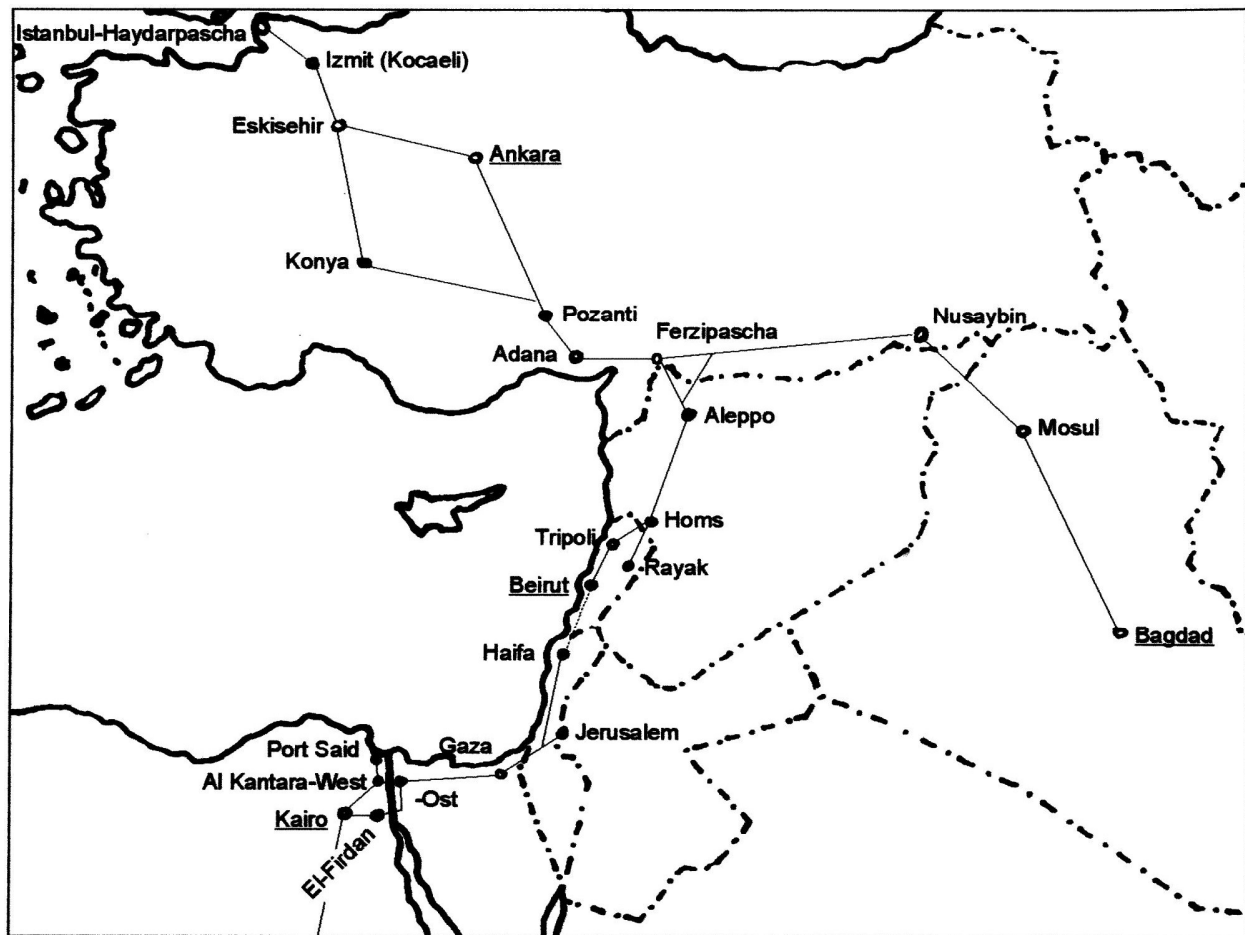


Arab attack on the Cairo Express around 1938, in the picture WL 2072, photo: Archive Cotterel/Sölch, Express Trains in the Middle East, alba, p. 71

The wing in the direction of Cairo was open to traffic in 1945, but it did not happen anymore. The lines in Palestine were reserved for the British military. At the same time, Jewish-Arab armed conflicts raged, which repeatedly led to attacks from both sides on the lines of the Cairo Express. From 1947, the Taurus Express again ran on this wing across the Turkish border to Beirut, but without sleeping cars - this through sleeping car did not run again until 1959.

Although the timetable conference of 1947 called for a continuous service of the Taurus Express as far as Cairo, the demands became illusory: the civil war between Jewish and Arab militias at the end of British Mandate rule in Palestine immediately led to a regular war with the founding of the State of Israel on 14-15 May 1948, as the Arab states immediately declared war on Israel. Israel subsequently removed the tracks leading across the border, closed down the coastal line previously used by the Cairo Express in 1949 and built a purely national rail network, as the previous routes hardly touched Israeli settlement areas and the previous routes were also hardly usable due to many borders. Although a bridge was built in Egypt in 1942 over the Suez Canal at El-Firdan south of Al Kantara, this was not to benefit the Taurus Express.

The wing to Baghdad was more fortunate and had a much longer life. Proud of the connection to Europe, the Iraqi Railways procured three streamlined "Princess-Coronation-Class" locomotives in England in 1941 to spur the international express in a worthy manner. From 1960, the Taurus Express was no longer separated north of the Syrian city of Aleppo, but in Fevzipaşa, Turkey. The service ran smoothly until 1977, but was then interrupted for two years, until October 1979, due to outbreaks of epidemics. The final end for the Iraqi wing was brought about by Saddam Hussein's increasing influence on Iraqi politics. With his war against Iran, begun in 1982, the Taurus Express was only run again as far as Nusaybin and in a new wing as far as Diyabakir. With the expiry of the contracts between Turkey and the CIWL in 1966, the Turkish Railways TCDD bought the rolling stock of the CIWL Istanbul Division, first the dining cars, then after 1971 the remaining sleeping and luggage cars.



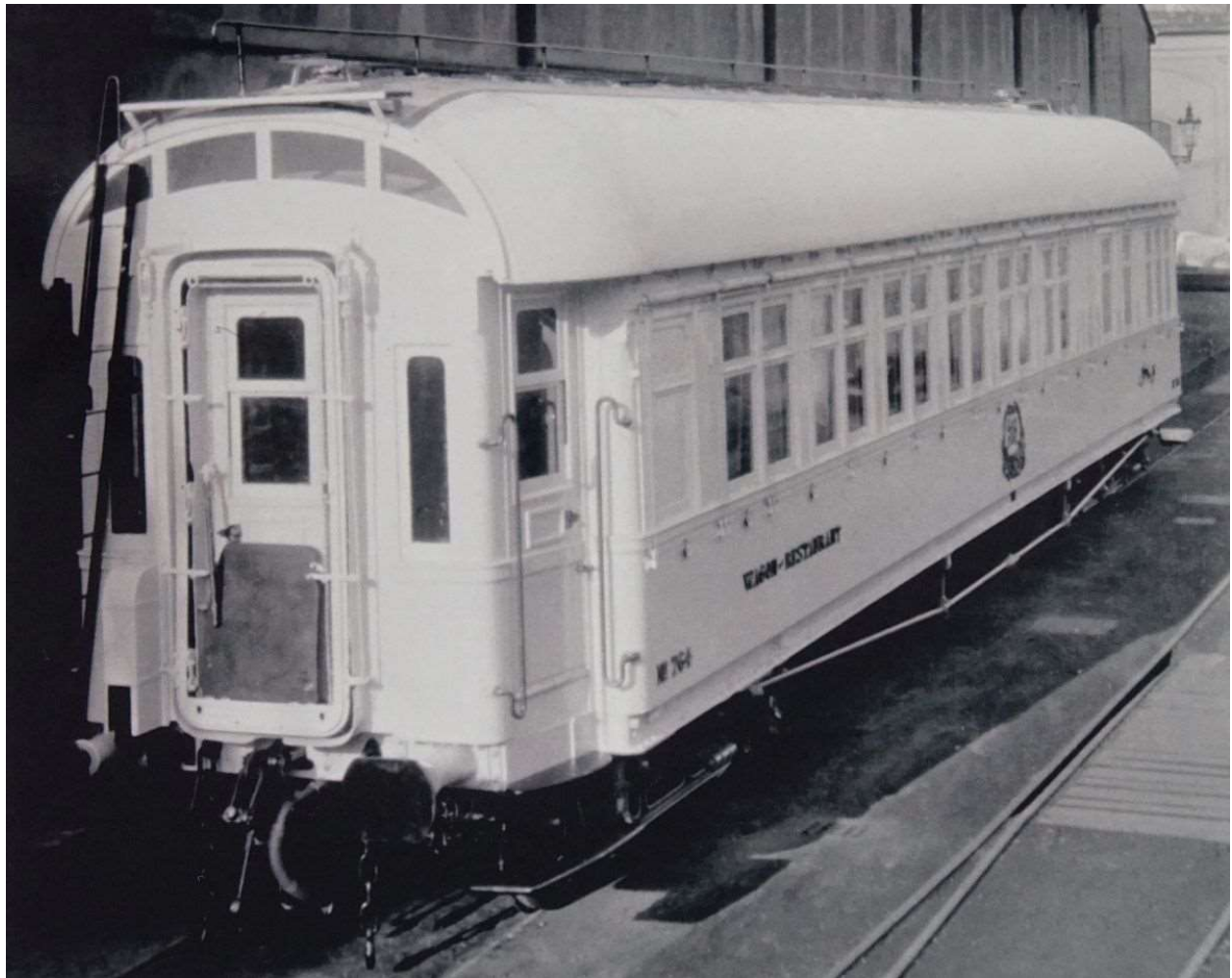
Map of the Taurus and Cairo Express, city names in German spelling. The dotted line between Beirut and Haifa is CIWL's automobile bus service. (I drew the map myself over 20 years ago for another publication, DF)

A number of services in Africa before, between and even after the world wars until the end of the colonial period belonged to the CIWL's now almost forgotten branches of operation. Of these services, only the Egyptian luxury trains mentioned above are known today, especially as they were mostly operated with CIWL's own equipment.

At the beginning of the 20th century, there were some CIWL services in North-West Africa, in the states of the so-called Maghreb, in addition to sleeping, dining and saloon cars, there was also a luxury train for a short time, the Tunis-Oran-Express of 1901-1903. These vehicles, like the ones described below, were painted white because of the intense sunlight in the Northern Sahara.

In addition, in a whole series of European colonies in Africa, there were CIWL services in sleeping, dining and saloon cars of railway-owned vehicles, as most recently in Egypt, when the last interwar material of the CIWL was taken out of service and the Egyptian State Railways (ESR) procured new vehicles from Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) in 1979/80 and had them operated by the CIWL until 1986. Since then, the MBB trains have been operated by the Egyptian 'Abela Egypt'.

In Egypt, the CIWL service started with its own vehicles on 13 December 1898, with sleeping and dining cars running from Cairo to Luxor in railway-owned trains. The cars had a double roof, white paint against sunlight, and the dining cars later had a block ice cooling system in front of the windows. From 1913, the "Le Caire-Luxor-Express" started as an exclusive sleeping car train of the CIWL.



WR 764, Series 763-765, Ringhoffer 1899, Photo CIWL/Coll. Dirk Frielingsdorf

The First World War interrupted the train, but from 1922 it ran again. From 1926 Pullman coaches also came to Egypt, initially wooden British-built also with double roof and painted white, all with kitchen built by Smethwick: No. 2914 "Luxor", No. 2915 "Aswan", No. 2916 "Fayoum" and 2917 "Siwa". In 1927 one of these Pullmans was added to the sleeper train, which became such a great success that from 1929 an exclusive day Pullman, the "Sunshine Express" supplemented the sleeper train. For this purpose, six Pullmans of the type Flèche d'Or-complémentaire were built at Metropolitan and Smethwick, partly with kitchen, partly with office: No. 4171 "Edfou", No. 4172 "Dendera", No. 4173 "Rosetta", No. 4174 "Tutankh-Amen", No. 4175 "Nefertari" and No. 4176 "Ramses". They were initially painted in the classic two-tone blue and cream but were later also repainted white. For ferry passengers, the Pullmans also ran between Cairo and Port Said as well as Alexandria. In 1925/1926, the line was extended south of Luxor to Shellal. Depending on the volume of traffic, either the sleeper train, which in the meantime had been renamed "Star of Egypt", ran all the way to Shellal or CIWL sleeping and dining cars were added to an ordinary express train of the ESR from Luxor. In 1928, the train received new white all-steel type S1 sleeping cars, which after the Second World War had an Arabic-green decorative line under the window band instead of the gold one.

The Second World War stopped the CIWL services in Egypt again. After the Second World War, services resumed, but in 1950 CIWL's contracts in Egypt ended and were not renewed, except for sleeping cars from Cairo to Aswan and Shellal, which then ran on ordinary express trains. If more than four sleeping cars were needed, an exclusive sleeping car train was formed. The Pullman cars were converted into

dining cars and sold to the ESR in 1950 together with the teak dining cars. However, CIWL took over the dining car management again in 1953.

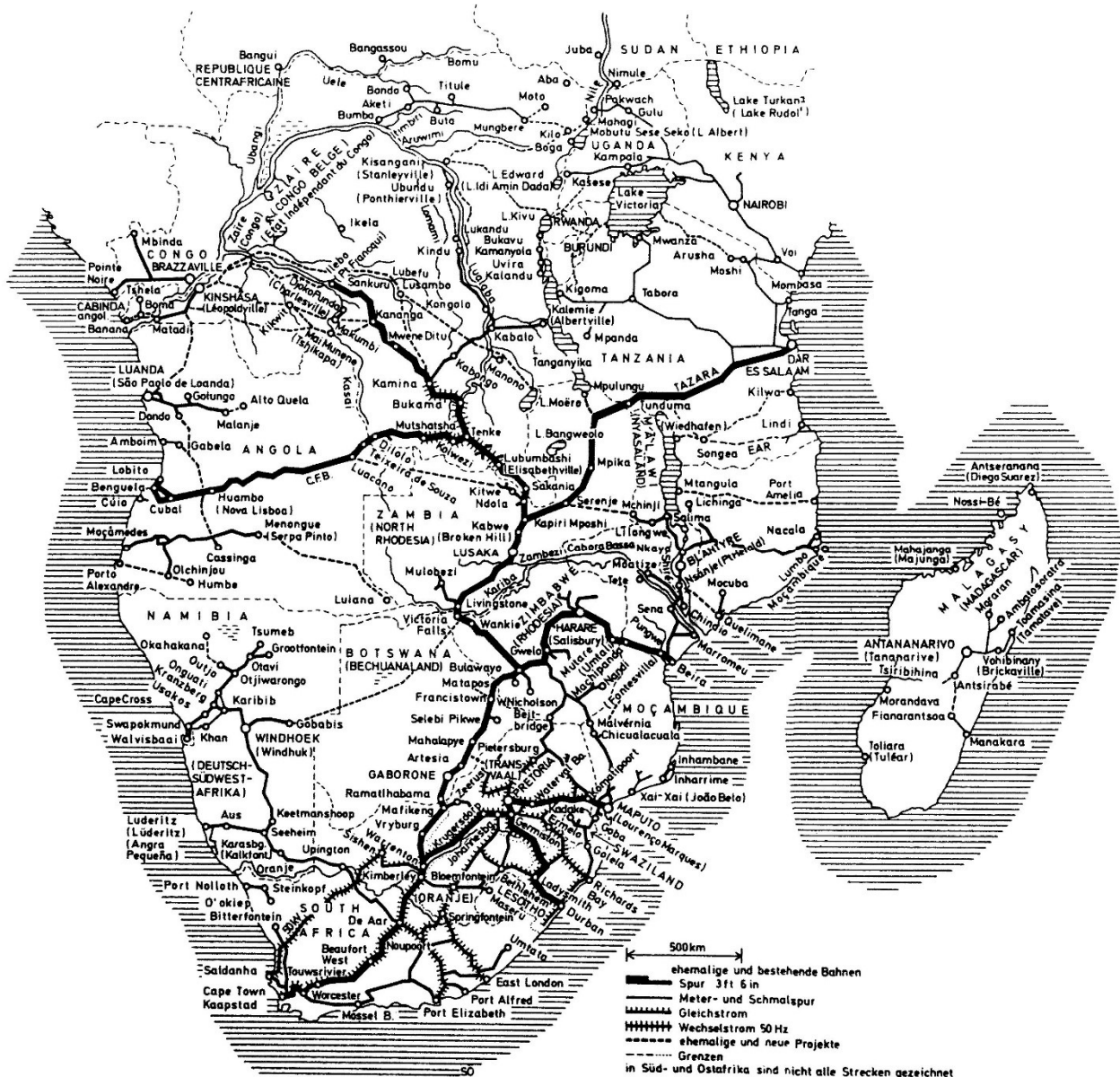


S-type Sleeper of CIWL, Star of Egypt Cairo - Aswan, CIWL sleeper, in the background Egyptian diner, probably from the royal train, Aswan 1954 (Photo Dr. Fritz Stoeckl/trains-worldexpresses.com)

The CIWL services came to an end once again in 1964, when the sleeping cars were also sold to the ESR. This happened under President Nasser, who provoked a break with the West, partly because the USA refused to support the construction of the Aswan High Dam. This then changed from 1970 onwards with the presidency of Sadat, who sought to reconcile with the West. The CIWL was also to benefit from this: In a contract dated 12 February 1980, the CIWL was given the management of the new sleeper trains procured from MBB in Germany, starting in December 1980 for the Cairo-Assuan and Cairo-Luxor trains.

In central and southern Africa, a whole series of companies operated a large number of railways, mostly in metre gauge or Cape gauge, on which a not inconsiderable amount of passenger traffic was handled. The background to these railways was, on the one hand, the daring project of a transcontinental railway from the Cape to Cairo and, on the other hand, the exploitation of mineral resources and their transport to the coasts of both the Atlantic and the Indian Ocean by the colonial powers of the time and the mining companies operating under their protection. Thus, in the first decades of the 20th century, a network of railways was created, stretching in the north from Kisangani in the then Belgian Congo (now the Democratic Republic of Congo) through what is now Zambia and Zimbabwe (formerly Rhodesia) to Beira on the Indian Ocean. In the south of Zaire, a line branches off from it to Benguela and Lobito on the

Atlantic Ocean in present-day Angola. Further south, a line branches off from Bulawayo in southern Zimbabwe towards South Africa to Cape Town.



Map of Southern Africa with lines in Central Africa that had CIWL service, Werner Sölch, Cape Cairo p. 78

In the 1930s, the CIWL took over the service in the sleeping, dining and occasionally running saloon cars of some of the railway companies active there. The cars were teak bodied vehicles, some still with open platforms and skylight superstructures on the roofs. This service ended in the 1960s with the independence of some of the states passed through and the amalgamation and nationalisation of the multitude of railway companies, especially of Congo (Zaire).

Sources:

- Werner Sölch, Expresszüge im Vorderen Orient, alba 1989
- Werner Sölch, Kap-Kairo, alba 1985
- Werner Sölch, Jules Verne's Express, alba 1980
- Werner & Hans Sölch, xyania Internetverlag: trains-worlexpresses.com
- George Behrend, Vincent Kelly, Yatakli-Vagon, Locomotives International 2006

We publish here, with thanks to the authors and the AFAC (Association Francaise des Amis des Chemins de Fer), an excellent article by Maurice Mertens from the publications "Chemins de Fer" Nos. 414 and 418, which Jean-Marc Dupuy has revised and supplemented with numerous car lists. Here follows first the French original, an English translation by Chris Elliott, supplemented by some illustrations from the original articles, follows afterwards.

Taurus-Express

Maurice Mertens et compléments Jean-Marc Dupuy

La relation par voies ferrées de l'Europe occidentale vers le Proche-Orient avait été concrétisée, entre Paris et Istanbul (Constantinople), par le célèbre train « Orient-Express ». Créé le 4 juin 1883 par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL), l'« Express d'Orient » (le futur « Orient-Express ») n'avait atteint le 1^{er} juin 1889 les rives du Bosphore, qu'après l'achèvement des voies ferrées en Bulgarie. Par la suite, sur ce service de base, s'était greffé un « Ostende-Vienne-Constantinople-Express » et pour une courte durée, un « Berlin-Budapest-Orient-Express ».

En 1920, un nouveau train de luxe, le « Simplon-Orient-Express » devait relier Paris à Istanbul (Constantinople) par un itinéraire tracé par l'Europe méridionale, évitant les anciens empires allemand et autrichien, dont les administrations ferroviaires apportaient alors un mauvais vouloir évident à l'organisation de l'« Orient-Express ».

En octobre 1926, la Conférence Européenne des Horaires (CEH) tenue à Baden-Baden avait posé le principe de l'extension du « Simplon-Orient-Express » (SOE) aux réseaux d'Asie Mineure. C'est ainsi qu'en accord avec le réseau turc du Chemin de fer Anatolie Bagdad (CAB) et les Chemins de fer de Cilicie Nord Syrie (CNS), il fut décidé de l'organisation de service de titres de transport et d'enregistrement de bagages pour les voyageurs d'Europe en provenance des grandes villes traversées par la SOE (Londres, Paris, Lausanne, Milan, Venise, Belgrade et Nisch), et continuant au-delà d'Istanbul vers les principaux centres d'Asie Mineure et de Syrie (Ankara ou Angora, Alep et Adana). Un service de vedette rapide fonctionnerait pour la traversée du Bosphore entre Istanbul et Haydarpasa (Haïdar Pacha), réservé aux voyageurs du SOE et sous le contrôle de la CIWL.

Précisons qu'une exploitation de la CIWL en Asie Mineure avait débuté en août 1924 par un service bihebdomadaire d'une voiture-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe aux trains n° 101-1 et 2-102 entre Haydarpasa et la nouvelle capitale Ankara (Angora). Ce service allait devenir quotidien dès la fin de l'année. En 1925, une autre voiture-lits bihebdomadaire était créée entre Haydarpasa et Adana dans un horaire de quarante-six heures et donnant une correspondance pour et d'Alep en Syrie avec cependant un arrêt d'une nuit à Adana où les voyageurs pouvaient emprunter la voiture-lits en stationnement et moyennant un supplément de 300 piastres turques.

A l'été 1926, le service de voiture-lits entre Haydarpasa et Adana devenait trihebdomadaire et deux fois par semaine, il était prolongé sur Alep en Syrie. A l'aller, le train 4-204-604 atteignait Adana en trente-six heures et trente minutes et Alep en quarante-sept heures et trente minutes. Au retour, le train 605-205-3 arrivait à Haydarpasa quarante-neuf heures après son départ d'Alep ou trente-sept heures et cinquante minutes d'Adana.

L'année 1927 sera déterminante pour l'expansion des relations ferroviaires en Asie Mineure, une expansion que nous allons suivre d'année en année jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

La création de l'« Anatolie-Express »

En juillet 1927 (et initialement prévu le 29 mai), le train de luxe « Anatolie-Express » reliant Haydarpassa à Ankara trois fois par semaine fut ainsi créé. En correspondance avec le SOE, la traversée du Bosphore en vingt minutes était assurée par une vedette rapide contrôlée par la CIWL. Ce train de luxe était alors accéléré dans les horaires à l'aller 20 h 00 - 9 h 47 les lundis, mercredis et vendredis et au retour d'Ankara les mardis, jeudis et samedis à 19 h 50 pour une arrivée à 9 h 30. Il était composé exclusivement de matériel en teck de la CIWL, avec notamment deux fourgons à trois essieux n° 1138 et 1139), une voiture-restaurant (n° 2392 ou 2396) et deux voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe (n° 2447 à 2449).

A la CEH tenue à Prague en octobre 1927, on notait l'accord entre la CIWL et les Chemins de fer Damas Hama pour prolonger la voiture-lits bihebdomadaire Haydarpassa - Alep sur Tripoli au Liban et pour assurer le ravitaillement des voyageurs sur ce parcours, la Compagnie procurerait un fourgon à trois essieux avec cuisine. Les responsables des réseaux suggéraient également d'organiser une relation automobile Tripoli - Beyrouth - Haïfa, pour rejoindre la voie ferrée à Haïfa et atteindre Le Caire en Egypte. Le trajet total Paris - Le Caire s'établirait alors en cinq jours et demi sur 5 250 km dont 5 000 km en voiture-lits.

Ces résolutions furent mises à effet et, dès février 1928, la voiture-lits quadrihebdomadaire Haydarpassa - Alep continuait deux fois par semaine jusqu'à Tripoli, parcourant une distance de 1 728 km. Puis, après un trajet de 252 km sur route pour atteindre Haïfa, la tête de ligne à voie normale du réseau de la Palestine, un service de voiture-lits bihebdomadaire rejoignait Le Caire, distant de 610 km dans les horaires suivants :

- trains 4-204-604 (vendredis et lundis) : Haydarpassa 9 h 00, Eskisehir (316 km) 19 h 25 - 20 h 05, Afyon 0 h 23 - 0 h 43, Konya (750 km) 7 h 50 - 8 h 30, Adana (1 123 km) 18 h 52 - 19 h 30, Alep (1 417 km) 6 h 00 - 6 h 30, Homs (1 619 km) 12 h 40 - 13 h 30, Tripoli (1 728 km) 16 h 45 dimanches et mercredis).

- service automobile CIWL : Tripoli (lundis et jeudis) 9 h 00, Beyrouth (1 818 km) 11 h 30 - 14 h 30 arrêt buffet, Haïfa (1 980 km) 17 h 30.

- Haïfa (mardis et vendredis) 8 h 00, El Kantara (2 398 km) 17 h 30 - 19 h 00, Le Caire (2 590 km) 22 h 30.

- (mardis et dimanches) Le Caire 18 h 00, El Kantara 21 h 25 - 23 h 45, Haïfa 10 h 00.

- service automobile de la CIWL : Haïfa (mercredis et dimanches) 10 h 15, Beyrouth 13 h 15 - 15 h 00 arrêt buffet, Tripoli 17 h 30 (les voyageurs peuvent prendre place dans la voiture-lits moyennant un supplément de 40 piastres).

- trains 603-203-3 (jeudis et lundis) : Tripoli 6 h 00, Homs 9 h 30 - 10 h 00, Alep 15 h 50 - 19 h 00, Adana 5 h 30 - 6 h 04, Konya 17 h 32 - 18 h 10, Afyon 1 h 38 - 1 h 58, Eskisehir 6 h 25 - 7 h 00, Haydarpassa 17 h 27 (samedis et mercredis).

A partir d'octobre 1928 et jusqu'au 14 février 1930, on observait que la voiture-lits quadrihebdomadaire Haydarpassa - Alep était prolongée soit sur Tripoli deux fois par semaine, soit sur Rayak une fois par semaine, pour ménager également la correspondance avec Beyrouth par la route ou encore avec Damas.

Ainsi s'était établie la jonction par voie de terre entre Calais, Paris et la capitale de l'Egypte, et en mai 1928, les administrations ferroviaires concernées par le prolongement du SOE en Asie Mineure signaient un traité d'exploitation avec la CIWL permettant à cette compagnie d'engager les dépenses nécessaires pour doter ces relations de voitures modernes.

Il est certain que les vitesses moyennes étaient relativement bien lentes sur ces trajets, même pour l'époque, mais il était significatif qu'une voiture de confort soit admise dans un convoi de toutes classes aux multiples arrêts. Entre Haydarpassa et Alep, on ne comptait pas moins de cinquante-deux arrêts intermédiaires totalisant huit heures et quarante-cinq minutes de stationnement dont une heure et dix minutes aux douanes turques et syriennes. Une modification des horaires avait été également souhaitée,

avec un départ d'Haydarpasa retardé à 20 h 00, donc toujours en correspondance avec le SOE arrivant à Istanbul à 18 h 00, ce qui permettait d'atteindre Tripoli vers 7 h 00, pour continuer immédiatement sur Beyrouth et Haïfa et éviter ainsi de pénaliser les voyageurs par une nuit de stationnement à Istanbul et par une autre à Tripoli. L'opposition des Chemins de fer turcs à la circulation nocturne des convois à travers certaines régions de moindre sécurité n'avait pu faire aboutir cette demande dans l'immédiat.

Un événement important sera décidé lors de la CEH tenue à Haydarpasa en avril 1929. En effet, l'intérêt de prolonger en Asie Mineure l'exploitation du SOE, concrétisée avec l'utilisation de voitures-lits, d'abord pour desservir la nouvelle capitale d'Ankara, puis d'accéder à la Syrie, ensuite à la Palestine, enfin de relier l'Égypte au réseau européen, une nouvelle perspective se dessinait pour établir une jonction avec le réseau ferroviaire de l'Irak dans les conditions suivantes :

- d'une part, faisant partie de la concession du « Bagdadbahn », il existait, se détachant d'Alep en Syrie, une voie ferrée qui suivait la frontière entre la Turquie et la Syrie vers l'Est dans la direction de la vallée du Tigre jusqu'à Nissibine. Reprise par la Société française Bozanti-Alep-Nissibine et Prolongement (BANP), cette administration ayant entrepris des travaux d'amélioration de la ligne, accordait à la CIWL la circulation d'une voiture-lits entre Alep et Nissibine dans le train en correspondance avec la relation d'Haydarpasa.

- d'autre part, au Sud-Est, à 430 km de Nissibine, la gare de Kirkuk dans le royaume d'Irak était le terminus d'une ligne à voie étroite qui descendait sur 324 km jusqu'à Bagdad en desservant Khanikin proche de la frontière iranienne.

Les Chemins de fer de l'Irak étudiaient donc la possibilité de réaliser une correspondance par automobile entre Nissibine, Mossoul et Kirkuk. La route était convenable et sûre, même praticable par temps humide, quoique des retards soient prévisibles les mois pluvieux de décembre à février. Un refuge devait être construit à Mossoul, car il n'y avait pas d'hôtel convenable et il était impossible d'accomplir en une journée le voyage Nissibine - Kirkuk, sauf peut-être en été. S'il n'y avait pas non plus d'hôtel à Nissibine, par contre Kirkuk possédait un bon hôtel de capacité limitée et la gare des salles d'attente convenables. Enfin les voyageurs pouvaient également coucher dans les voitures stationnant la nuit à Kirkuk. Ces quelques remarques permettent d'évoquer les conditions de voyage parfois aventureuses en ce temps-là.

En attendant la construction d'une voie ferrée entre Nissibine et Kirkuk, qui devait favoriser les intérêts particuliers de la Turquie, de la France, de l'Angleterre et de l'Irak, sur la demande des Chemins de fer irakiens, la CIWL avait proposé de remédier à cette lacune, de la même manière qu'entre Tripoli et Haïfa, en envisageant à partir d'octobre 1929 un service régulier d'automobile Nissibine - Kirkuk et un service de voiture-lits pour desservir Nissibine. Le Président de cette conférence d'avril 1929 avait exposé les raisons justifiant les développements futurs du tourisme sur les lignes de prolongement du SOE en rappelant que 20 000 touristes visitent l'Égypte pendant l'hiver et une proportion de plus en plus grande se rend chaque année en Palestine. Il ne sera donc pas très difficile de diriger ces voyageurs vers la Syrie et au-delà.

Et de citer pour l'année 1928, les statistiques de la voiture-lits quadrihebdomadaire Haydarpasa - Alep qui enregistraient :

- de janvier à avril : 375 voyageurs,
- de mai à août : 423 voyageurs,
- de septembre à décembre : 692 voyageurs.

D'ailleurs dans ces conditions, le fourgon-cuisine à trois essieux utilisé pour ce parcours était devenu insuffisant et la CIWL s'employait à mettre en marche une voiture-restaurant au prochain service d'hiver.

En outre, il avait été souhaité au service du 15 octobre 1929 d'accélérer de plusieurs heures la relation Haydarpasa - Tripoli ou Rayak et Haydarpasa - Nissibine par la création d'un nouveau train dégagé du trafic local sur trois jours par semaine. Les autres jours, un train circulant jusqu'à Alep était maintenu dans les anciens horaires pour parcourir les 1 417 km en quarante-cinq heures.

Cependant, ces résolutions furent retardées de quelques mois et en définitive, ce nouveau train sera mis en marche le 15 février 1930 sous l'appellation de « Taurus-Express ».

Un nouveau grand train : le « Taurus-Express »

Composé avec du matériel de la CIWL, le « Taurus-Express » accédait à la dénomination de train de luxe comme l'était depuis 1927, l'« Anatolie-Express ». Il circulait trois fois par semaine, formé de deux voitures-lits (une à destination de Rayak et l'autre soit pour Nissibine, soit limitée à Alep), d'une voiture-restaurant à destination de Rayak et enfin d'un fourgon avec cuisine pour la branche de Nissibine. Etaient affectées des voitures-lits à caisse en teck de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe à seize places construites en 1913 sous les n° 2326 à 2330, transférées spécialement de Paris pour ce train, et des voitures n° 2459 et 2460 de 1914 déjà dans le parc turc d'Asie. Quatre voitures-restaurant en teck n° 1393 à 1396, d'origine de 1894 à trente-deux places reconstruites et transformées à quarante-deux places en 1923 étaient également transférées depuis Varsovie. Enfin, cinq fourgons à caisse en teck avec vigie d'extrémité, à trois essieux, n° 1138, 1139, 1141, 1142 et 1145 construits en 1903 avec un aménagement de trois compartiments à bagages et d'un compartiment de service à deux lits avaient été utilisés sur Paris - Constantinople avant d'être transférés au parc turc d'Asie en 1924 et transformés avec un petit local cuisine de 1,800 m x 1,880 m équipé d'un fourneau et d'un évier. L'ensemble de la composition CIWL avoisinait 142 t.

Alors que le SOE s'était doté, à partir du 15 avril 1929, de nouvelles voitures-lits métalliques construites en 1926 et s'équipait le 26 octobre 1929 de fourgons métalliques spécialement livrés pour le train avec des aménagements de douches pour les voyageurs à long parcours, le matériel engagé dans le « Taurus-Express, nouveau train de luxe de la CIWL ne pouvait immédiatement prétendre d'emblée à des constructions neuves.

Il était bien évident que la corrélation des deux trains n'avait pas les mêmes rapports de rendement et il fallait bien amortir l'important parc de voitures anciennes en teck, dont le confort restait excellent aux faibles vitesses pratiquées, conservant par sa décoration intérieure le charme et l'ambiance du début du siècle.

L'horaire à la création le 15 février 1930 du « Taurus-Express » était ainsi établi :

- *Aller :*

- *trains n° 8-208-608 (samedis, lundis et mercredis) : Haydarpasa 16 h 08, Eskisehir (316 km) 0 h 40 - 0 h 55, Afyon 4 h 53 - 5 h 03, Konya (750 km) 11 h 51 - 12 h 04, Adana (1 123 km) 20 h 45 - 21 h 15, Islahie (douanes turques 1 274 km) 2 h 10 - 2 h 30, Meidane Ekbes (douanes syriennes 1 300 km) 3 h 05 - 3 h 25, Alep (1 417 km) 7 h 06 - 7 h 40, Homs (1 619 km) 12 h 35 - 12 h 50, Rayak (1 751 km) 16 h 05 (lundis, mercredis et vendredis),*

- *service automobile CIWL (lundis, mercredis et vendredis) Rayak 16 h 30, Beyrouth (1 826 km) 19 h 00 - 14 h 30 (mardis, jeudis et samedis) Haïfa (1 988 km) 17 h 30.*

- *Haïfa (mercredis, vendredis et dimanches) 8 h 00, El Kantara (2 406 km) 17 h 30 - 19 h 00, Le Caire (2 598 km) 22 h 30.*

- *Alep (lundis et vendredis) 7 h 30, Akhterine (douanes turques 1 480 km) 10 h 16 - 10 h 31, Tchoban Bei (douanes syriennes 1 500 km), Nissibine (1 859 km) 5 h 20,*

- *service automobile des Chemins de fer de l'Irak (mardis et samedis) : Nissibine 8 h 00, Mossoul (2 081 km) 16 h 00 - 8 h 00 (mercredis et dimanches) Kirkuk (2 290 km) 15 h 00 - 16 h 30, Bagdad (2 614 km) 5 h 15 - 10 h 15 (jeudis et lundis), Bassorah (3 185 km) 5 h 35 (vendredis et mardis).*

- *Retour :*

- *service automobile des Chemins de fer de l'Irak (mercredis et samedis) Bassorah 22 h 30, Bagdad 18 h 40 - 21 h 00, Kirkuk 10 h 15,*

- *Kirkuk (vendredis et lundis) 11 h 30, Mossoul 18 h 00 - 9 h 00 (samedis et mardis), Nissibine 16 h 00.*

- *Nissibine (samedis et mardis) 20 h 50, Akhterine (douanes turques) 15 h 28 - 15 h 48, Alep 18 h 36 (dimanches et mercredis).*

- *Le Caire 8 h 00, El Kantara 21 h 25 - 23 h 45, Haïfa 10 h 00.*

- *service automobile de la CIWL (mardis, jeudis et samedis) 10 h 15, Beyrouth 3 h 15 - 8 h 00, Rayak 10 h 30.*

- *trains n° 607-207-7 (mercredis, vendredis et dimanches) Rayak 11 h 15, Homs 14 h 02 - 14 h 12, Alep 18 h 40 - 19 h 00, Meidane Ekbes (douanes syriennes) 22 h 33 - 22 h 48, Islahie (douanes turques) 23 h 28 - 23 h 58, Adana 4 h 50 - 6 h 10, Konya 15 h 45 - 15 h 57, Afyon 22 h 47 - 22 h 57, Eskisehir 3 h 05 - 3 h 19, Haydarpassa 12 h 00 (vendredis, dimanches et mardis).*

Les années qui suivirent confirmèrent le succès de cette relation, sans doute principalement utilisée par les résidents des pays concernés, mais aussi avec cette particularité d'une ouverture de l'Europe commerciale et touristique.

C'est ainsi que début 1932, les demandes de réservation en cours démontraient que la composition en voitures-lits du « Taurus-Express » serait insuffisante entre Haydarpassa et Alep aux périodes de printemps et d'automne. Malheureusement des voyageurs furent refusés, car, pour tenir compte de la charge du convoi remorqué en traction à vapeur sur le parcours difficile de la chaîne du Taurus, les Chemins de fer turcs n'acceptèrent qu'à titre exceptionnel l'adjonction d'une troisième voiture-lits entre Haydarpassa et Adana.

On imagine mal à présent combien étaient difficiles et longues les liaisons avec l'Orient et l'Extrême-Orient. Seuls le bateau et le chemin de fer permettaient alors des déplacements. La relation Paris - Bagdad était assurée en sept jours cinq heures et trente minutes, celle de Londres - Le Caire en sept jours, neuf heures et dix minutes.

Cependant, depuis 1930, des améliorations d'horaires avaient été recherchées par les administrations concernées, notamment en direction de Bagdad. Ainsi, donc, avec l'appui du Haut-commissariat français en Syrie, le tronçon de 11 km de Nissibine, gare frontière turque, à Tel Ziouane, première gare en territoire syrien, était réalisé en 1931 et le « Taurus-Express » sera prolongé jusqu'à cette gare à partir du 19 novembre 1932. Quant au dernier tronçon de 70 km reliant Tel Ziouane à Tel Kotchek, sur la frontière entre la Syrie et l'Irak, il sera mis en service le 2 février 1935.

Le passage par Ankara en 1935

On remarquera que ces deux prolongements ferroviaires auraient permis au « Taurus-Express » d'arriver à Tel Kotchek suffisamment tôt pour rejoindre par route Kirkuk en une seule journée et supprimer la halte nocturne de Mossoul. Cependant, ce nouveau gain d'une journée dans la relation avec Bagdad ne sera pas appliqué immédiatement par suite de la décision des Chemins de fer turcs d'acheminer le train via la capitale d'Ankara à compter du 16 mai 1935.

Pour la petite histoire du « Taurus-Express », on retiendra que sur demande des Chemins de fer irakiens, à partir du 1^{er} janvier 1933 pour différencier la 1^{ère} classe de la 2^{ème} classe dans la voiture-lits Haydarpasa - Nissibine - Tel Ziouane, la CIWL mettait à disposition du voyageur de 1^{ère} classe un compartiment entier et pour celui de 2^{ème} classe un compartiment à deux lits comme cela se pratiquait dans la plupart des réseaux européens.

Aussi, cette année-là, à partir du 15 mai et à titre transitoire, la branche Tel Ziouane du « Taurus-Express » ne sera plus acheminée via Alep, mais effectuera son rebroussement à la jonction de Mouslimiè, la desserte d'Alep étant alors assurée par une navette. Cette disposition ne sera maintenue que jusqu'au 30 juin 1934.

D'autres modifications étaient aussi apportées au train en déplaçant ses jours de circulation pour permettre une correspondance avec une voiture-lits en provenance d'Ostende. Ainsi, le départ d'Haydarpasa les jeudis, c'était la correspondance avec les voitures-lits de Calais, de Berlin et de Prague. Les dimanches, c'était les voitures-lits de Calais, de Paris, d'Ostende et de Paris via Munich par l'« Orient-Express » (OE). Vice-versa, l'arrivée du « Taurus-Express » les lundis et les jeudis permettait d'atteindre les villes précitées par voitures-lits du SOE ou de l'OE.

Il faut aussi évoquer les interventions de l'Iran pour bénéficier d'un réseau de communication avec l'Occident dès l'instant qu'un service en provenance de l'Europe aboutissait à Bagdad. Effectivement, grâce à l'embranchement à Quaraghan sur la ligne Kirkuk - Bagdad, d'une voie ferrée jusqu'à Khanikin, il était recherché à partir de ce terminus, une issue vers Téhéran. Cet itinéraire était concrétisé par une route de 792 km, et à partir de mai 1932 un service automobile bihebdomadaire, contrôlé par la CIWL, couvrait le trajet en deux jours avec un arrêt nécessaire de nuit à Hamadhan dans un sens ou à Kermânchâh au retour.

On notera qu'en mai 1932, le trajet Londres - Téhéran demandait 198 heures (huit jours et six heures), mais avec les améliorations apportées aux marches des trains SOE et « Taurus-Express », cette relation pouvait s'effectuer à partir de mai 1936 en sept jours et trois heures.

Enfin, évoquons aussi à la CEH de 1935 tenue à Helsinki, cette demande du Haut-commissariat de France en Syrie tendant à obtenir que le « Taurus-Express » arrive à Beyrouth le vendredi au lieu du samedi, afin que le courrier postal acheminé par ce train puisse être distribué le samedi au lieu du lundi ! Evidemment sans suite favorable.

Pour revenir au changement d'itinéraire du train à partir du 16 mai 1935, les horaires seront évidemment modifiés avec désormais le passage par la capitale turque :

Aller :

- (dimanches et jeudis) : Haydarpasa 9 h 40, Eskisehir 17 h 13 - 17 h 28, Ankara 22 h 35 - 22 h 49, Adana 13 h 48 - 14 h 12, Alep 22 h 10 - 23 h 00, Homs 4 h 57 - 5 h 21, Tripoli 8 h 10.

- service automobile de la CIWL (mardis et samedis) : Tripoli 8 h 25, Beyrouth 10 h 40 - 14 h 00, Haïfa 18 h 00 - 8 h 30 (mercredis et dimanches) El Kantara 17 h 30 - 19 h 21, Le Caire 22 h 30.

- (lundis et vendredis) Alep 22 h 40, Tchoban Bey 23 h 54 - 0 h 10, Nissibine 8 h 55 - 9 h 02, Tel Kotchek 10 h 35.

- service automobile des Chemins de fer de l'Irak : Tel Kotchek 12 h 00, Mossoul 14 h 30 - 9 h 00, Kirkuk 17 h 00 (mercredis et dimanches) - 19 h 45, Bagdad nord 7 h 36, Bagdad sud 18 h 00, Bassorah 7 h 30 (vendredis et mardis).

- Kirkuk 19 h 45, Khanikin 4 h 25 (jeudis et lundis), 8 h 00 Hamadhan 20 h 00 - 8 h 00, Téhéran 19 h 00 (3 415 km).

Retour :

- (vendredis et lundis) Khanikin 23 h 00, Kirkuk 7 h 26.
- (jeudis et dimanches) Bassorah 17 h 30, Bagdad sud 7 h 00, Bagdad nord 19 h 10, Kirkuk 7 h 26.
- service automobile des Chemins de fer de l'Irak (samedis et mardis) Kirkuk 8 h 00, Mossoul 13 h 00 - 14 h 00, Tel Kotchek 16 h 30.
- (samedis et mardis) Tel Kotchek 17 h 00, Nissibine 19 h 07 - 19 h 20, Alep 5 h 41 (dimanches et mercredis).
- (vendredis et lundis) Le Caire 17 h 30, El Kantara 20 h 44 - 23 h 35, Haïfa 9 h 00.
- service automobile CIWL : Haïfa 9 h 30, Beyrouth 12 h 30 - 17 h 30, Tripoli 19 h 45 (samedis et mardis).
- Tripoli 20 h 10, Homs 23 h 31 - 23 h 59, Alep 5 h 30 - 6 h 10, Adana 14 h 10 - 14 h 30, Ankara 6 h 50 - 7 h 03, Eskisehir 12 h 07 - 12 h 22, Haydarpasa 19 h 40 (lundis et jeudis).

On comparera ceux-ci avec les horaires de 1930 pour remarquer que les arrivées en Egypte ou en Irak restaient identiques ou très voisines ; par contre pour Haydarpasa, le départ et l'arrivée étaient nettement décalés, mais permettaient toutefois une correspondance immédiate avec le SOE après la traversée du Bosphore.

Alors que l'« Anatolie-Express », Haydarpasa - Ankara avait bénéficié à partir de mars 1932 du renforcement de son parc en voitures teck avec trois voitures-lits métalliques bleues, type S à seize places ; puis en mars 1935 d'un complément de quatre autres voitures-lits métalliques cette fois du type ST à vingt-quatre places appropriées pour la Turquie (n° 2660 à 2663) auxquelles s'ajoutaient trois voitures-restaurant métalliques n° 4055 à 4057 ex Pullman type Flèche d'Or transformées à trente-cinq places de restaurant, ce ne sera que le 11 novembre 1936 que des voitures métalliques seront affectées au « Taurus-Express ». ce nouveau parc consistait en neuf voitures-lits métalliques n° 3447 à 3455 du type SG à dix-sept places de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe, et de trois voitures-restaurant métalliques n° 3403 à 3405 transférées de Rome pour remplacer sur la relation Haydarpasa - Tel Kotchek les anciens restaurants en teck qui seront dès lors utilisés dans les trains remplaçant quatre fois par semaine le « Taurus-Express » entre Alep et Tripoli.

Si l'exploitation du « Taurus-Express » faisait chaque année l'objet de discussions et de projets par les représentants des administrations concernées en commission des horaires, afin d'obtenir des améliorations que l'on a pu d'ailleurs constater, il est intéressant de lire d'autre part des extraits d'un rapport daté de juin 1937 qui met en évidence certain aspect d'exploitation de ce train hors du commun :

- « Les véhicules du « Taurus-Express » ne constituent sur aucun point du parcours la totalité d'un train ; c'est-à-dire que l'horaire dépend en partie des services divers assurés par les trains qu'il emprunte. »

- « Sur le parcours à voie normale, il y a rebroussement à Bogaz Köprü, à Alep, manœuvres autres qu'échange de machines à Adana, Alep et Derbesiye (près de Nissibine). Les voitures-lits constituant la tranche « Taurus-Express » empruntent deux trains successifs qui comportent en outre une voiture-restaurant et des voitures AB et C ainsi que des fourgons (jadis même sur certains parcours des wagons à marchandises PV). Un train Haydarpasa - Adana, un autre train Adana - Tel Kotchek. Il y a peu de temps l'organisation en vigueur comportait l'emprunt de quatre trains distincts, nécessitant de multiples manœuvres. »

- « Pour bien comprendre la situation du trafic sur les lignes considérées, il faut signaler qu'entre Adana et Tel Kotchek (827 km), il n'y a en semaine que cinq trains de voyageurs dans chaque sens dont deux par le « Taurus-Express ». Il est vrai qu'à certaines périodes un certain trafic marchandises de laine et de céréales atteint à l'époque de la moisson de dix à douze trains par jours. »

- « De nombreuses manutentions se font en cours de route ; à Adana, transfert des colis et de la poste du fourgon d'Haydarpasa - Adana dans le fourgon Adana - Mardin ; à Islahiye, transfert du fourgon F de tête

(CIWL) Haydarpasa - Alep des bagages, messageries et poste dans le fourgon de queue Adana - Mardin et mise sous plomb de douane turque des colis , bagages et messageries pour au-delà de Tchoban Bey ; à Derbesiye retrait du fourgon Mardin et adjonction d'un fourgon pour Tel Kotchek avec transbordement des colis etc.. »

- « Sur le parcours desservi par les Chemins de fer de l'Irak, le train partant de Kirkuk pour Bagdad nord comporte en plus des voitures ordinaires, deux voitures avec couchettes dont l'une va à Bagdad et l'autre à Kanakin pour Téhéran. Cette dernière est retirée à Quaraghan et remplacée par une voiture-couchettes pour Bagdad. Il faut noter enfin que les trains du réseau irakien empruntés par le « Taurus-Express » de Kirkuk à Bagdad sont quotidiens. »

Le profil de la voie emprunté par le « Taurus-Express » témoigne des difficultés rencontrées dans les massifs montagneux du pays.

La géographie de la Turquie se caractérise par les vastes plateaux de l'Anatolie d'abord, puis de l'Arménie et du Kurdistan. C'est par une série de gradins accidentés que l'on accède au plateau de l'Anatolie à une altitude de 900 m à 1 000 m, où Ankara la capitale de la nouvelle république a été implantée. Au nord, les montagnes des Alpes Pontiques et au sud les massifs du Taurus se rejoignent à l'est pour former les montagnes d'Arménie et du Kurdistan où se soudent celles du Caucase et de l'Iran.

En venant de l'Extrême-Orient, le voyageur en provenance des Indes avait le choix de débarquer à Bassorah en Irak pour éviter les vents de mousson et la torride traversée de la mer Rouge. Sur les voies métriques, un train des Iraqi States Railways composé de voitures-couchettes reliait de nuit Bassorah à la capitale Bagdad. Puis, toujours sur le réseau métrique, une deuxième nuit en voiture-couchettes permettait d'atteindre Kirkuk, s'arrêtant au passage à Quaraghan pour prendre une autre voiture-couchettes arrivée de Kanakin à 202 km de là, elle-même en correspondance d'une liaison automobile de Téhéran sur 792 km.

A Kirkuk, après un bref petit-déjeuner dans une voiture-restaurant en stationnement dans la gare, les voyageurs prenaient place dans les automobiles du service régulier des Iraqi States Railways pour un trajet de 350 km jusqu'à Tel Kotchek, avec un arrêt d'une heure à Mossoul pour le repas de midi. A Tel Kotchek, tête de ligne d'une branche du « Taurus-Express », il était aussi recommandé aux voyageurs avant de monter en voiture-lits de dîner en gare au « Rest House » lorsqu'à certaine période le « Taurus-Express » ne comportait pas de voiture-restaurant jusqu'à Alep.

Comme les vendredis et les lundis, des voyageurs quittaient la capitale irakienne à 19 h 10, pour se diriger vers Alep en trois étapes, ces mêmes jours, d'autres voyageurs partaient du Caire à 17 h 30 pour rejoindre également Alep en quatre étapes, soit du Caire à El Kantara en voitures Pullman ; après la traversée du canal de Suez, de El Kantara à Haïfa en voitures-lits avec une voiture-restaurant ; puis un parcours automobile de Haïfa à Tripoli avec un long arrêt à Beyrouth ; enfin de Tripoli à Alep de nouveau en voiture-lits.

Ainsi, donc s'effectuait la jonction des deux branches de voitures-lits, de la voiture-restaurant et du fourgon CIWL qui transportait les bagages enregistrés, les colis messageries en provenance d'Iran, d'Irak, de Syrie, de Palestine, ainsi que la poste à destination de toute l'Europe.

Le « Taurus-Express » se dirigeait alors vers le nord pour franchir le mont Amanus à l'altitude de 741 m, à Fezipasa avant de redescendre dans la plaine d'Adana. Ensuite sur environ 100 km, le convoi en traction à vapeur gravissait les monts Taurus avec des rampes de 23 ‰ et de 25 ‰, pour atteindre le point culminant en gare d'Ulukisla à 1 468 m d'altitude. Pendant cette montée impressionnante, le voyageur pouvait admirer la fameuse porte de Cilicie en gare de Hacikiri. Après le « Taurus-Express » roulait sur le

plateau d'Anatolie pour atteindre Ankara. Il poursuivait sa route sur Eskisehir, gare de bifurcation de l'ancien itinéraire via Afyon, pour descendre rapidement avec des pentes à 25 ‰ par le défilé de Bilecik jusqu'à Haydarpasa, le terminus de ce train hors du commun.

De nouvelles missions pour le « Taurus-Express »

Comme cela a été indiqué plus haut, les conférences du groupement SOE et « Taurus-Express » rassemblaient chaque année les délégués des administrations ferroviaires concernées par ces deux grands express internationaux. Le but était de convenir des horaires européens et asiatiques des services de l'année suivante et de les entériner, en fonction des impératifs et parfois du bon vouloir des réseaux ferrés.

En particulier, les performances du « Taurus-Express » sur le réseau turc déterminaient l'organisation de son extension en Irak. Ainsi, tant que la relation ferroviaire d'Haydarpasa à Bagdad sera interrompue entre Tel Kotchek et Kirkuk par un trajet automobile de 300 km, qui depuis septembre 1937 devait être effectué en une journée, tout retard important à l'arrivée au terminus du convoi turc impliquait un horaire routier désorganisé, avec par exemple, un déjeuner pour les voyageurs pris vers 16 h 00 à l'étape de Mossoul et une arrivée de nuit à Kirkuk après une fin de parcours très pénible sur une route aux fréquentes fondrières empruntée dans l'obscurité.

Ces incertitudes d'acheminement régulier devaient, au service de l'hiver 1937-1938, dès le 15 octobre, écarter le service automobile en une seule étape d'une journée dans ce sens et donc revenir à un arrêt d'une nuit à Mossoul.

Cependant, il faut souligner que l'Etat turc poursuivait en 1937 de grands travaux sur son réseau ferré, avec en priorité, des renforcements de voies pour autoriser sur certaines sections de relever la vitesse de 50 km/h à 70 km/h. Egalement, un vaste programme de construction de nouvelles lignes devait continuer l'œuvre de modernisation du Président Mustafa Kemal avec, entre autres, un prolongement planifié sur quatre ou cinq ans de la ligne d'Ankara à Diyarbakir jusqu'à la frontière iraquienne à Cizré, pour se souder à une ligne nouvelle des Chemins de fer d'Irak qui serait créée à partir de Mossoul. Ce projet approuvé des militaires aurait dû éviter l'itinéraire entre Islahiye et Nissibine tracé en territoire turc à quelques mètres de la frontière syrienne, mais dont les voies appartiennent aux Lignes Syriennes des chemins de fer de Bagdad (LSB), et également éviter la pénétration de la ligne en Syrie selon le tracé existant d'un couloir de 50 km entre Tel Ziouane et Tel Kotchek.

Ceci aurait impliqué que la séparation des deux branches du « Taurus-Express », pour Beyrouth et pour Bagdad soit implantée à la bifurcation de Bogaz Köprü à la place de celle d'Alep (à 364 km d'Ankara au lieu des 968 km via Alep).

On parlait aussi de la création, encore pour des besoins militaires, d'une ligne turco-iranienne entre Erzeroum, Maku, Tabriz et Téhéran qui servirait aux transports des voyageurs et des marchandises entre l'Europe et l'Iran. Enfin la réalisation d'un ferry-boat pour relier les lignes européennes à celles d'Asie Mineure était techniquement au point et attendait son financement.

Du côté de l'Irak, dont le réseau avait été nationalisé en 1937, la construction d'une ligne à voie normale de Tel Kotchek à Baiji via Mossoul était engagée depuis le 20 novembre 1936 par ses deux extrémités. L'infrastructure bénéficiait en partie d'une plate-forme existante qui avait été réalisée en 1914 dans le cadre de l'ambitieuse relation Bagdad Bahn décidée par l'Empire allemand. La pose des voies sur 316 km de Tel Kotchek à Baiji était programmée pour une mise en service au plus tard en 1940, et ainsi obtenir avec la ligne existante à voie normale entre Baiji et Bagdad une liaison directe de 529 km entre les Chemins de fer turcs et la capitale irakienne.

Le « Taurus-Express » deviendra opérationnel sans changement d'Haydarpasa à Bagdad, et même plus tard après un service de ferry sur le Bosphore, des voitures-lits de Calais et de Paris, ou d'autres capitales européennes, pourraient rejoindre Bagdad avec un gain de temps escompté de trente-huit heures.

Pour l'Iran, les voyageurs passeraient par Bagdad en empruntant la ligne à voie métrique Bagdad - Khanikin, et au-delà encore par la route. Pour l'Inde, les voyageurs continueraient le soir même par un express de nuit sur la ligne à voie métrique jusqu'à Bassorah avec une correspondance maritime de la British India Steam Navigation.

Enfin, mentionnons encore deux projets annoncés en 1937 :

- la construction de Bagdad ouest d'une nouvelle gare terminus regroupant les lignes à voie normale de Tel Kotchek et celles à voie métrique de Kirkuk et de Bassorah.

- la mise en service d'un bateau très rapide qui effectuerait en deux jours la voie maritime de Bassorah à Karachi, terminus des Chemins de fer des Indes, pour obtenir un parcours Bombay - Karachi - Bassorah - Bagdad - Istanbul - Paris - Londres dans le même temps nécessaire pour se rendre par mer de Bombay à Suez.

Ainsi s'étaient élaborés des réalisations, des décisions, des projets, et aussi quelque part de rêve... avant que n'éclate la Seconde Guerre mondiale.

Jusqu'en 1937, les résultats d'exploitation du SOE et de son prolongement le « Taurus-Express » avaient marqué une progression constante. Cependant, les statistiques d'occupation de voitures-lits relevées sur les deux années suivantes, et comparées à celle antérieures, accusent un certain tassement.

- 1930 : Haydarpasa 1 833 voyageurs, Adana 1 504 voyageurs, Alep 1 386 voyageurs, Nissibine 435 voyageurs,

- 1931 : Haydarpasa 2 042 voyageurs, Adana 1 808 voyageurs, Alep 1 648 voyageurs, Nissibine 421 voyageurs,

- 1932 : Haydarpasa 1 371 voyageurs, Adana 1 154 voyageurs, Alep 1 030 voyageurs, Nissibine 323 voyageurs,

- 1933 : Haydarpasa 1 712 voyageurs, Adana 1 444 voyageurs, Alep 1 372 voyageurs, Nissibine 532 voyageurs,

- 1934 : Haydarpasa 1 657 voyageurs, Adana 1 404 voyageurs, Alep 1 335 voyageurs, Nissibine 606 voyageurs,

- 1935 : Haydarpasa 1 856 voyageurs, Adana 1 595 voyageurs, Alep 1 501 voyageurs, Nissibine 796 voyageurs,

- 1936 : Haydarpasa 1 899 voyageurs, Adana 1 722 voyageurs, Alep 1 662 voyageurs, Nissibine 1 049 voyageurs,

- 1937 : Haydarpasa 2 140 voyageurs, Adana 2 142 voyageurs, Alep 2 083 voyageurs, Nissibine 1 363 voyageurs,

- 1938 : Haydarpasa 2 097 voyageurs,

- 1939 : Haydarpasa 1 953 voyageurs.

Les rames formées pour le « Taurus-Express » restaient toujours bien courtes pour respecter les faibles charges exigées par une traction à vapeur sur les fortes rampes de la ligne. Comme cela a été indiqué plus haut, le matériel de la CIWL d'origine à caisses en bois de teck avait été remplacé à partir du 11 novembre 1936 par des voitures-lits et restaurant métalliques. Seuls subsistaient encore les fourgons à caisse en teck.

En 1937, le « Taurus-Express » trihebdomadaire (sauf en haute saison d'été où il devenait bihebdomadaire) quittait Haydarpasa les mercredis, vendredis et lundis à 9 h 00, composé d'une voiture-lits régulière, d'une voiture-restaurant et d'un fourgon à destination de Tel Kotchek atteint deux jours plus tard à 8 h 45. Ce matériel repartait en sens inverse chaque lendemain ou surlendemain à 19 h 10, c'est-à-dire les samedis, mardis et jeudis pour rejoindre Haydarpasa dans les deux jours suivants à 20 h 00, soit les lundis, jeudis et samedis. Un minimum de trois voitures de chaque type de matériel CIWL était en roulement pour assurer le service sur l'Irak.

L'autre branche syrienne utilisait également une voiture-lits régulière dans chaque composition trihebdomadaire suivant un roulement identique à la branche iraquienne et symétriquement à Tel Kotchek, Tripoli était atteint les vendredis, dimanches et mercredis à 6 h 39. Au retour, les lendemains, à 20 h 28, la voiture-lits de Tripoli rejoignait à Alep la rame en provenance de Tel Kotchek pour continuer sur Haydarpasa. Ainsi, trois autres voitures-lits assuraient les roulements de Tripoli. Aux convois pouvait s'ajouter une seule voiture-lits facultative, et chaque rame était complétée de deux voitures ordinaires de 1^{ère} classe, 2^{ème} classe et 3^{ème} classe et d'un autre fourgon des Chemins de fer turcs.

Précisons que le matériel CIWL relevant de la Division d'Istanbul et exploité en Turquie d'Asie totalisait au service de 1939 :

- 25 voitures-lits métalliques dont 9 affectées au « Taurus-Express »,
- 16 voitures-lits à caisse en teck,
- 13 voitures-restaurants métalliques dont 6 pour le « Taurus-Express »,
- 15 voitures-restaurants à caisse en teck,
- 6 fourgons teck à trois essieux avec cuisine,
- 5 fourgons teck à bogies avec local Poste pour le « Taurus-Express ».

Les prolongements des services ferroviaires

A partir du 29 mars 1939, la voie ferrée était prolongée en Irak de Tel Kotchek vers Mossoul (ouverture Tel Kotchek à Sabuniyah le 8 janvier 1939 et jusqu'à Mossoul le 29 mars suivant). Le « Taurus-Express » sera d'abord bihebdomadaire entre Alep et Mossoul, mais à nouveau trihebdomadaire sur tout le parcours dès le 16 avril 1939.

Avec la modification du parcours automobile Tel Kotchek - Mossoul - Kirkuk, qui jusqu'alors s'effectuait sur deux jours avec une nuit passée à Mossoul, à l'exception cependant d'une tentative en septembre 1937 d'un trajet en une seule journée, l'arrivée du « Taurus-Express » à Mossoul permettait de limiter le déplacement routier à Mossoul - Kirkuk et de gagner 24 heures pour rejoindre Bagdad avec les Chemins de fer irakiens à voie métrique. Par ailleurs, la construction de la voie ferrée à écartement normal se poursuivait entre Mossoul et Baiji terminus de la ligne existante à voie normale depuis Bagdad.

Et le 1^{er} septembre 1939 débutait la Seconde Guerre mondiale. Le SOE était interrompu le 2 septembre, mais rétabli le 7 septembre. A nouveau arrêté au départ de Paris le 26 mai 1940, la tête de ligne était d'abord reportée à Milan, puis Lausanne deviendra gare d'origine du SOE à partir du 30 mai 1940. Ce célèbre train international sera définitivement supprimé en temps de guerre le 16 mars 1942, mais le « Taurus-Express » ne cessera jamais son exploitation comme toutes les autres relations ferroviaires de l'Etat turc au cours de ce conflit.

Cependant au cours du dernier trimestre 1939, on relevait des rapports signalant d'importants retards du SOE à l'arrivée à Istanbul. Les causes essentielles provenaient de la complexité des formalités administratives aux postes frontières (douanes, police, contrôle militaire, contrôle des devises, contrôles sanitaires), et des retards chroniques du train Budapest - Belgrade qui acheminait les voitures d'Europe

centrale destinées à être incorporées au SOE (voitures-lits Berlin - Athènes, Berlin - Istanbul, Prague - Istanbul et Budapest - Istanbul). Les retards varient d'une à deux heures, il y avait rupture de correspondance pour Istanbul et les voyageurs à destination de la Turquie et du « Taurus-Express » trihebdomadaire arrivaient avec 24 heures de retard. Ces voyageurs devaient alors rester à Istanbul un ou deux jours avant de continuer leur voyage, mais cependant après s'être assurés d'avoir la possibilité de modifier leur réservation dans le « Taurus-Express », dans les automobiles de Mossoul - Kirkuk, de Khanikin - Téhéran ou de Tripoli, ou encore dans le bateau quittant Bassorah vers les Indes...

La Turquie issue du démembrement de l'Empire ottoman et échaudée de la Première Guerre mondiale avait eu la sagesse de rester neutre dans ce nouveau conflit. Istanbul et Ankara bénéficiaient alors d'une intense activité internationale avec les rapprochements, sinon les contacts officiels, des belligérants dans un contexte cher aux auteurs de romans d'espionnage. L'auteur Georges Behrend raconte dans son livre « Yataki Vagon » qu'entre Haydarpassa et Ankara les représentants de l'Axe préféraient voyager dans l'« Anatolie-Express », tandis que les Alliés choisissaient le « Taurus-Express ».

Avec l'achèvement en juin 1940 des travaux d'établissement de la voie ferrée entre Mossoul et Baiji, dernier tronçon d'une ligne à voie normale de la rive asiatique d'Istanbul à la capitale de Bagdad, le « Taurus-Express » entra à Bagdad le lundi 1^{er} juillet 1940.

Des départs trihebdomadaires d'Haydarpassa, les mercredis, vendredis et lundis à 9 h 00, permettaient aux voitures de la CIWL d'arriver à Bagdad ouest les samedis, lundis et jeudis à 11 h 15. Le parcours dans ce sens était alors réalisé en trois jours, deux heures et quinze minutes et au retour en trois jours et quinze minutes. Il est à remarquer que les voyageurs à destination ou en provenance de Téhéran devaient passer par Bagdad, la ligne Kirkuk - Khanikin étant fermée au trafic des voyageurs à partir du 1^{er} juillet 1940.

Précisons que la CIWL avait obtenu en 1939 de l'administration des Postes d'Irak un contrat exclusif jusqu'en 1972 de transports des dépêches et des colis postaux dans des fourgons adéquats incorporés au train. A cet effet, la CIWL fit construire six fourgons métalliques destinés à cette exploitation.

Utilisant des châssis de voitures-lits réformées en 1936 (n° 1893 à 1897 et 1902), la Compagnie Générale de Constructions dans son usine de Marly-lez-Valenciennes renforçait ces châssis datant de 1909 avec de nouvelles extrémités en acier moulé, fabriquait des caisses métalliques et remplaçait les bogies d'origine du type S à 3,000 m d'empattement par des bogies classiques CIWL du type U à 2,500 m d'empattement avec boîtes à huile. L'aménagement intérieur était approprié pour l'exploitation particulière de ces fourgons, en présentant notamment des compartiments séparés pour les différentes administrations postales.

Sortis d'usine entre le 12 décembre 1939 et le 6 février 1940, les six fourgons numérotés par la CIWL 1320 à 1325 étaient acheminés par voie terrestre en Turquie pour être exclusivement affectés au « Taurus-Express ».

En ce qui concerne la branche palestinienne, les horaires étaient conservés avec la relation trihebdomadaire au départ d'Alep les mardis, jeudis et samedis à 21 h 31 pour atteindre Tripoli à 6 h 39, et ensuite par la route rejoindre Beyrouth à 9 h 25 pour arriver à Haïfa à 18 h 00, enfin continuer par voie ferrée entre Haïfa et Le Caire dans la journée suivante entre 8 h 25 et 22 h 35.

Au retour, après un parcours de nuit entre Le Caire et Haïfa (17 h 30 - 9 h 15), un service automobile assurait la liaison de Haïfa - Tripoli les mardis, jeudis et samedis dans les horaires 13 h 30 - 16 h 45 / 17 h 45 - 20 h 00 pour parvenir à Tripoli au départ du « Taurus-Express » de 20 h 28 qui ralliait Alep le lendemain à 6 h 14 pour se souder à la branche irakienne.

Notons toutefois que ces horaires restaient précaires et à la merci d'événements de déstabilisation dans

cette partie du Moyen-Orient. Ainsi, déjà de novembre 1938 jusqu'au début de 1939, de graves troubles en Palestine, les garagistes avaient été dans l'impossibilité de faire circuler leurs voitures entre Beyrouth et Haïfa.

C'est en 1942 qu'enfin la continuité de la voie ferrée avait été établie entre la Syrie et l'Égypte avec d'une part la construction de 238 km de voie unique le long de la côte du Liban entre Tripoli, Beyrouth et Haïfa et d'autre part le lancement d'un pont ferroviaire à El Kantara sur le canal de Suez pour joindre la ligne du Caire. Ces travaux avaient été assurés par l'armée anglaise qui depuis juin 1941 occupait la Syrie et le Liban. Cependant, en cette période de guerre, la ligne Tripoli - Haïfa était réservée au seul trafic militaire et le « Taurus-Express » devait encore s'arrêter à Tripoli. Également les relations de la CIWL en Palestine et tous les services de voitures-lits, restaurant et Pullman sur les Chemins de fer égyptiens furent interrompus jusqu'en 1945.

L'exploitation du « Taurus-Express » resta trihebdomadaire jusqu'au service de l'hiver 1941-1942, utilisant entre Haydarpara et Bagdad une voiture-lits, une voiture-restaurant et un fourgon poste, et entre Haydarpara, Alep et Tripoli une autre voiture-lits, tout le matériel étant désormais métallique. En Palestine, les quatre voitures-lits et les trois voitures-restaurants destinées aux correspondances pour l'Égypte étaient garées et tout le parc égyptien comprenant dix-huit voitures-lits, dix voitures-restaurants et treize Pullman étaient également hors service. Enfin, partir de l'hiver 1942-1943 et jusqu'à l'été 1945, le « Taurus-Express » devenait bihebdomadaire sur les mêmes relations avec en plus dans sa composition une voiture-lits entre Ankara et Adana.

Alors que le matériel de la CIWL avait subi en Europe, hormis les pays neutres de Suisse, Espagne et Portugal, réquisitions, spoliations, destructions par bombardements, plusieurs transferts de matériels avaient pu être réalisés au bénéfice de la Turquie. C'est ainsi que le parc CIWL dépendant des ateliers d'Haydarpara comptabilisait en 1944 : cinquante-trois voitures-lits dont trente-sept métalliques, trente-neuf voitures-restaurants dont dix-sept métalliques et dix-neuf fourgons dont les six métalliques du « Taurus-Express ».

Le « Taurus-Express » dans l'après-guerre

Dans une Europe émergeant des hostilités, le SOE était remis en circulation le 7 janvier 1946 entre Paris, Milan et Rome, mais il ne pouvait reprendre son parcours d'origine précisait la CEH de l'époque puisque ce train ne pouvait dépasser Trieste tant que ne seraient pas rétablies les communications en Europe centrale. Ce n'est qu'en été 1947 que la relation du SOE jusqu'à Istanbul aura été effective permettant de retrouver cette importante liaison avec la Turquie.

Du côté Orient, une relation quotidienne et directe entre Le Caire et Haïfa, comprenant une voiture-lits de 1^{ère} classe et une voiture-restaurant, était ouverte en 1946 dans l'horaire :

- Le Caire 17 h 50 - El Kantara 22 h 05 - Gaza 6 h 12 - Haïfa 12 h 07.

Au retour, la voiture-lits et le restaurant quittaient Haïfa le lendemain à 6 h 45 par les trains n° 1/750 pour arriver au Caire à 0 h 00.

On notera que la voie ferrée Haïfa - Beyrouth - Tripoli restait encore sous contrôle militaire britannique et une correspondance avec le « Taurus-Express » obligeait toujours d'emprunter la route. Après une interruption provisoire en hiver 1946, le trafic des Chemins de fer palestiniens était rétabli dès l'été 1947 subissant cependant les conséquences de sérieux attentats (destruction voiture-lits n° 2168 et dégâts sur voiture-restaurant n° 2351). Puis à partir du 15 mai 1948, avec l'entrée en guerre de l'Égypte et d'Israël sur le territoire palestinien, il ne subsistait plus par les Chemins de fer égyptiens (ESR) que la relation El Kantara à Rafa frontière et pendant quelques temps un prolongement sur Gaza. L'exploitation du matériel

de la CIWL cessa à la fin de 1948, une partie de ce matériel était perdue, une autre cédée aux ESR, mais ceci est une autre histoire.

Du côté turc, le « Taurus-Express » pénétrait pour la première fois à Beyrouth au service du 1^{er} juin 1947. Ainsi se déployant d'Haydarpasa à Bagdad sur 2 603 km et d'Haydarpasa à Beyrouth sur 1 924 km, ce long ruban ferroviaire à deux branches desservait désormais depuis Istanbul, les capitales de l'Irak et du Liban deux fois par semaine, avec le confort de voitures-lits de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe, d'une voiture-restaurant complétée d'un fourgon poste sur tout le parcours commun jusqu'à Alep, puis sur la branche irakienne, et d'une autre voiture-lits sur la branche libanaise.

Quittant Haydarpasa les lundis et jeudis à 9 h 00, en correspondance avec le SOE arrivé à 6 h 40 à Istanbul, le « Taurus-Express » passait à Ankara à 21 h 30, en ajoutant à la rame une nouvelle voiture-lits à destination d'Adana rejoint les lendemains à 13 h 15, pour arriver à Alep à 22 h 10. Le train continuait d'une part à 22 h 45 sur Tripoli atteint à 8 h 00 les mercredis et samedis pour s'arrêter à Beyrouth à 11 h 45 ; et d'autre part quittant Alep à 23 h 00 la branche irakienne nécessitait une journée supplémentaire pour couvrir un trajet de 1 058 km et arriver à Bagdad les jeudis et dimanches à 10 h 34. En sens inverse, le « Taurus-Express » quittait Bagdad à 20 h 30 les lundis et vendredis et Beyrouth à 18 h 00 les mardis et samedis pour atteindre Haydarpasa les vendredis et mardis à 7 h 10.

En résumé, dans le sens Orient, Bagdad était relié en trois jours, une heure et trente-quatre minutes et Beyrouth en deux jours, deux heures et quarante-cinq minutes. Au retour, les horaires marquaient un long stationnement à Alep pour compenser d'éventuels retards sur les deux branches et aussi d'importantes détentes sur le parcours turc jusqu'à Ankara.

On observait à partir de l'été 1947 que la branche bihebdomadaire pour Beyrouth arrivant les mardis et les vendredis était complétée, mais sans correspondance, par une autre relation ferroviaire de nuit avec une voiture-lits ces mêmes jours entre Alep et Rayak, et aussi les lundis, mercredis et jeudis entre Alep et Tripoli. A cet effet, étaient en roulement trois voitures-lits à caisse en teck n° 3155, 3174 et 3194 déjà réformées depuis 1939 et hors inventaires du parc CIWL, mais qui néanmoins furent utilisées sur cette relation jusqu'en 1949 pour être alors vendues aux Chemins de fer syriens.

Cependant, la relation de Beyrouth en voitures-lits, dans un premier temps, ne dura que deux années. Au service du 2 octobre 1949, la voiture-lits pour le Liban ne dépassait pas Alep. Les événements politiques entre la Syrie et le Liban en étaient bien évidemment la cause. Une correspondance par train local était alors proposée avec au jour suivant de l'arrivée du « Taurus-Express », une relation entre Alep et Tripoli ; de plus, il existait aussi un train entre Tripoli et Beyrouth, mais dont les horaires nécessitaient une nouvelle nuit d'arrêt à Tripoli. Ces correspondances plutôt démentes seront heureusement améliorées en hiver 1950-1951 au moyen d'un autorail tracé entre Alep et Beyrouth dans la journée, cependant il faudra attendre dix années avant qu'à nouveau une voiture-lits pénètre à Beyrouth.

Au service du 20 mai 1951, une voiture-lits SG (1^{ère} classe et 2^{ème} classe) était proposée entre Haydarpasa et Bagdad (lundis et jeudis), ainsi qu'une seconde voiture-lits du type SG vers Alep. Les mêmes jours, la rame était complétée par une voiture-lits du type S2 circulant partiellement entre Ankara et Adana, ainsi que par une voiture-restaurant et des fourgons.

Horaires au 20 mai 1951 :

Aller

- train n° 4 (lundis et jeudis) : Haydarpasa 9 h 00, Pendik 9 h 34, Izmit 11 h 06, Arifiye 12 h 22, Bilecik 14 h 34, Eskisehir 16 h 30 - 16 h 38, Polatli 19 h 54, Ankara 21 h 35 - 21 h 50, Bogazköprü 6 h 08 - 6 h 16,
- train n° 504 : Ulukisla 10 h 33, Yenice 12 h 47, Adana 13 h 15 - 13 h 35, Fevzipasa 17 h 20, Islahiye 18 h

27, Meydaniekbez 19 h 00 - 19 h 50 (douanes turques), Alep 23 h 20 - 0 h 14,

- train n° 54 : Akhterin 1 h 30 - 2 h 08 (douanes), Cobanbey 2 h 38 - 3 h 37, Derbesiye 11 h 18, Nusaybin (Nissibine) 12 h 24 - 13 h 15, Kamechlie 13 h 20 - 13 h 30, Tel Kotchek 15 h 45 - 17 h 35

- train n° 76 : Mossoul 21 h 45 - 22 h 40, Bagdad 9 h 00.

- autorail AM 2 (mercredis et samedis) : Alep 7 h 30, Homs 10 h 46, Tripoli 13 h 12, Beyrouth 15 h 40.

Retour

- train n° 73 (lundis et vendredis) : Bagdad 20 h 30, Mossoul 7 h 00 - 8 h 05, Tel Kotchek 13 h 00 - 14 h 44,

- train n° 53 : Kamechlie 16 h 50 - 17 h 19, Nusaybin (Nissibine) 17 h 25 - 19 h 25, Derbesiye 20 h 58, Cobanbey 4 h 25 - 5 h 30, Akhterin 6 h 00 - 6 h 45, Alep 8 h 00 - 10 h 00,

- train n° 43 : Meydaniekbez 13 h 30 - 14 h 45, Islahiye 16 h 55, Fevzipasa 17 h 25, Adana 20 h 55 - 21 h 20, Yenice 21 h 52, Ulukisla 1 h 25, Bogazköprü 5 h 23 - 6 h 33, Ankara 16 h 22 - 17 h 35,

- train n° 3 : Polatli 19 h 49, Eskisehir 22 h 59 - 23 h 11, Bilecik 1 h 32, Arifiye 3 h 43, Izmit 4 h 37, Pendik 6 h 09, Haydarpasa 6 h 45.

- autorail AM 1 (mardis et samedis) Beyrouth 7 h 00, Tripoli 9 h 24, Homs 12 h 05, Alep 15 h 15.

Au cours des années suivantes, le « Taurus-Express » restait bihebdomadaire pour Bagdad, la branche de Tripoli et Beyrouth étant supprimée à l'exploitation de la CIWL. Comme indiqué, précisons qu'après l'arrivée du « Taurus-Express » à Alep à 23 h 20, le lendemain à 7 h 30 un autorail partait pour Tripoli et Beyrouth. En sens inverse, l'autorail arrivait à Alep à 15 h 15 la veille du passage à 7 h 00 du train à destination d'Haydarpasa.

A partir du 5 octobre 1952, le « Taurus-Express » pour Bagdad sera équipé de voitures-lits de 1^{ère} classe, 2^{ème} classe et 3^{ème} classe du type SGT. A cet effet, les ateliers d'Haydarpasa avaient transformé à partir de février 1952 des voitures-lits métalliques de la série n° 3432 à 3455 offrant quatre compartiments à trois lits de 3^{ème} classe et cinq compartiments à deux lits de 2^{ème} classe pouvant éventuellement être réservés en single pour la 1^{ère} classe. Chaque cabine jouxtait un cabinet de toilette. Au total, onze voitures auront des intérieurs transformés par les ateliers CIWL entre 1952 et 1958. Par contre, les voitures-lits du « Taurus-Express » limitées à Alep et celles utilisées entre Ankara et Adana restaient du type SG à dix-sept places de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe.

En ce qui concerne la restauration assurée jusqu'à Bagdad, la CIWL exploitait des voitures-restaurant métalliques à trente-six places à fauteuils réparties dans deux salles fumeurs et non fumeurs, et un compartiment à six places fixes.

Précisons que dans les conventions entre l'administration ferroviaire turque TCDD et la CIWL, le matériel CIWL équipait tous les trains qualifiés sur l'ensemble des itinéraires du pays. En contrepartie de cette exclusivité consentie à la CIWL, par un nouveau contrat daté du 9 janvier 1947, les TCDD exigeaient la présence minimum sur le territoire turc de soixante-dix voitures-lits, de quarante voitures-restaurant et de dix fourgons.

En été 1954, chaque samedi au départ d'Haydarpasa, un « Taurus-Express » supplémentaire utilisant une voiture-lits et une voiture-restaurant était mis en marche suivant le même sillon normal jusqu'à Ankara puis continuait avec un horaire un peu décalé en avance jusqu'à la bifurcation de Fevzipasa avant Islahiye pour atteindre Gaziantep. Cette nouvelle relation était à l'époque l'amorce d'un nouvel itinéraire en construction prolongé après Gaziantep pour rejoindre la ligne de Beyrouth par un embranchement situé à Karkamis à 55 km au-delà de Tchoban Bey et ainsi éviter Alep sur le territoire syrien. Au retour, le même convoi quittait Gaziantep chaque lundi pour atteindre Haydarpasa dans le même horaire que le « Taurus-Express ».

Au cours de la première année de cette exploitation complémentaire, on observait sans doute à la suite

de dissensions entre la CIWL et les Chemins de fer syriens que la voiture-restaurant du « Taurus-Express » était détachée à Islahiye avant la frontière syrienne et un service de buffet était alors assuré dans la voiture-lits de Bagdad pour ces seuls voyageurs.

Au 3 juin 1956, le train proposait une nouvelle branche à destination d'Iskenderun (ex Alexandrette cédé par la France en juin 1939), port et station balnéaire de la Méditerranée rejoint par une ligne de 60 km détachée de la voie principale à Topprakkale après Adana. Désormais, le « Taurus-Express », au départ d'Haydarpasa circulait les lundis et jeudis pour Alep et Bagdad, les mardis et dimanches pour Iskenderun et les samedis pour Gaziantep.

Les compositions du train utilisaient pour Bagdad des voitures-lits du type SGT pour les trois classes et du type Y pour les nouvelles branches. Ces voitures métalliques type Y à vingt-deux places avaient été spécialement construites en quinze exemplaires par les Ateliers métallurgiques de Nivelles en Belgique en 1948 et transférées à Haydarpasa entre novembre 1948 et janvier 1949 avec les n° 3888 à 3902. De 23,452 m de longueur hors tout, ces voitures avaient un châssis de 22,200 m en acier rivé et soudé reposant sur des bogies de 2,500 m d'entraxe, du type PL3 en éléments soudés et équipés de boîtes d'essieux à roulements SKF reposant sur balancier droit. L'aménagement intérieur comprenait onze compartiments à deux lits, séparés de cloisons en Z, dont dix pouvaient communiquer entre eux. Chaque compartiment offrait un lavabo à eau froide et chaude, et des WC étaient situés aux extrémités ainsi qu'un local office à disposition du conducteur, ce dernier restant de garde dans le couloir. Toutes les fenêtres fixes ou mobiles étaient réalisées en double glace avec côté cabine une protection par moustiquaire et une ventilation à lames de verre ; côté couloir, les trois fenêtres mobiles étaient également munies de moustiquaires.

Ces voitures modernes Y équipaient l'« Ankara-Express », l'« Anatolie-Express » et enfin à partir du 3 juin 1956, le « Taurus-Express ». Autre particularité relevée, la voiture-restaurant en roulement sur les relations de Gaziantep et d'Iskenderun provenait de la transformation d'une voiture Pullman type Flèche d'Or réaménagée à 36 places (n° 4027 de 1939).

Notons qu'à partir de l'été 1957, le service de restauration des deux branches Gaziantep et Iskenderun était désormais assuré par une voiture-restaurant mixte appartenant aux TCDD. Par contre, une voiture-restaurant à quarante-deux places de la CIWL restait incorporée au train pour Bagdad.

C'est enfin le 31 mai 1959 que la relation pour le Liban du « Taurus-Express » apparaît aux horaires du service d'été avec d'abord chaque jeudi au départ d'Haydarpasa un prolongement d'Alep à Tripoli, puis ces mêmes jeudis à partir du 8 octobre jusqu'à Beyrouth, mais seulement jusqu'au jeudi 29 octobre. La voiture-lits de Beyrouth sera donc opérationnelle seulement quatre fois dans chaque sens. Heureusement, dès le 30 juin 1960, la liaison par voiture-lits pour la capitale libanaise redeviendra normale avec un service hebdomadaire.

On peut situer au service de l'hiver 1960-1961 la meilleure exploitation CIWL pour le « Taurus-Express » avec l'ouverture en Turquie de la ligne Gaziantep - Karkamis pour la relation de Bagdad.

En résumé, à ce service, circulaient au départ d'Haydarpasa :

- les jeudis une voiture-lits type SGT pour Bagdad via Alep et une autre voiture-lits type SGT pour Beyrouth,
- les dimanches une voiture-lits type SGT pour Bagdad via Gaziantep et une voiture-lits type SGT limitée à la frontière irakienne de Kamechlie via Alep,
- complété ces jeudis et dimanches du fourgon pour Bagdad et d'une voiture-restaurant détachée à Fevzipasa,

- d'autre part, les samedis circulait une voiture-lits type Y pour Gaziantep et les mercredis une voiture-lits type Y pour Iskenderun. La restauration sur ces deux trains était maintenue avec une voiture-restaurant des TCDD.

Signalons aussi qu'une voiture-lits type Y entrait les mercredis dans la composition du « Taurus-Express » entre Haydarpasa et Eskisehir pour rejoindre Adana par l'ancien itinéraire via Konya sous le nom de « Meran-Express » et comprenant une autre restaurant mixte des TCDD.

Horaires été 1962 et composition CIWL:

- trains n° 4/604/14/44/4/24/34/106 Haydarpasa 8 h 45, Izmit 10 h 55, Eskisehir 16 h 37 - 16 h 44, Ankara 21 h 50 - 22 h 05, Bogazköprü 5 h 20 - 5 h 30, Ulukisla 8 h 55, Adana 11 h 35 - 11 h 55, Topprakkale 13 h 27 - 13 h 31, Fevzipasa 15 h 30 - 15 h 40, Islahiye 17 h 11, Meydan Ekbes 18 h 20, Alep 21 h 30 - 22 h 00, Akhterin 23 h 30 - 23 h 50, Cobanbey 0 h 20 - 1 h 00, Karkamis 2 h 07 - 2 h 35, Derbesiye 8 h 36, Nusaybin 9 h 50 - 11 h 30, Kamechlie 11 h 35 - 11 h 49, Tel Kotchek 14 h 51 (heure Europe Orientale) - 16 h 45 (heure Moyen-Orient), Mossoul 20 h 40 - 22 h 50, Bagdad 9 h 15.

- train n° 44/4 Alep 22 h 00, Beyrouth 8 h 20.

- voiture-lits SGT (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) Haydarpasa - Bagdad via Alep circulation les jeudis,

- voiture-lits SGT (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) Haydarpasa - Bagdad via Gaziantep circulation les dimanches,

- voiture-lits SGT (1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classe) Haydarpasa - Kamechlie circulation les dimanches,

- voiture-lits SGT Haydarpasa - Beyrouth via Alep circulation les jeudis,

- voiture-restaurant Haydarpasa - Gaziantep circulation les jeudis et dimanches,

- voiture-lits Y (1^{ère}, 2^{ème} classe) et voiture-restaurant TCDD Haydarpasa - Gaziantep circulation les samedis,

- voiture-lits Y (1^{ère}, 2^{ème} classe) et voiture-restaurant TCDD Haydarpasa - Iskenderun circulation les mardis.

Les années suivantes pour le « Taurus-Express », la CIWL conservait ce modèle d'exploitation, néanmoins restreinte en été 1963 par la suppression de la voiture-lits pour Iskenderun, et par le remplacement en été 1964 de la voiture-restaurant mixte pour Gaziantep par un simple buffet des TCDD.

A l'expiration du contrat liant la CIWL et les TCDD au 1^{er} avril 1967, le renouvellement de l'exploitation de la restauration sur l'ensemble des lignes ne sera pas reconduit, et en conséquence, les voitures-restaurant CIWL seront supprimées de l'inventaire turc. Sur un total de vingt voitures-restaurant (Lokantali vagon) encore maintenues début 1967 et dont onze étaient en service actif sur le « Taurus-Express », l'« Anatolie-Express », l'« Izmir-Express » et l'« Istanbul-Express », quinze unités étaient mises à disposition des TCDD et les cinq autres, après réforme, étaient vendues à Istanbul en 1967 à İlhami Söker ferrailleur (ex Pullman n° 4027, 4028, 4051, 4052 et 4055).

En ce qui concerne l'exploitation des voitures-lits après le 1^{er} avril 1967, un nouveau contrat de cinq années était signé avec la CIWL pour continuer d'assumer les services des « wagons-lits », dont bien entendu le « Taurus-Express » avec l'introduction d'une nouvelle tranche de huit voitures-lits modernes prélevées dans des parcs européens du type YU offrant vingt-six places dont quatorze réparties dans sept cabines à doubles lits de 1^{ère} classe ou de 2^{ème} classe et douze places dans quatre cabines de 3^{ème} classe.

Ces voitures-lits en provenance d'une série de trente unités (n° 3903 à 3932) ont été opérationnelles sur le train en 1970 entre Haydarpasa et Beyrouth et en 1971 entre Haydarpasa et Bagdad via Gaziantep.

La présence de la CIWL en Asie mineure devait se terminer définitivement le 1^{er} avril 1972. A ce dernier service, la CIWL avait exploité son parc de trente-sept voitures-lits réparties dans les trains suivants :

- « Anatolie-Express » : Haydarpasa - Ankara trains n° 6-5 quotidien (578 km),

- « Izmir-Express » : Ankara - Izmir trains n° 12-11 trihebdomadaire (835 km),
- « Guney-Express » : Haydarpasa - Kurtalan trains n° 12-11 quadrihebdomadaire (1 845 km),
- « Van Gölü-Express » : Haydarpasa - Tatvan trains n° 12-11 trihebdomadaire (1 891 km),
- « Dogu-Express » : Haydarpasa - Kars trains n° 10-9 quotidien (1 946 km),
- « Pasinier-Express » Ankara - Erzurum trains n° 714-713 bihebdomadaire (1 138 km),
- « Taurus-Express » Haydarpasa - Beyrouth et Bagdad trains n° 3-4 hebdomadaire (1 924 km ou 2 603 km).

Les vingt-deux voitures-lits Y et YU seront rapatriées en Europe, quinze voitures-lits du type SGT seront vendues aux TCDD, ainsi que les six fourgons du « Taurus-Express », enfin huit voitures-lits anciennes, déjà réformées seront démolies sur place. Les ateliers d'Haydarpasa et différentes installations de la CIWL seront évidemment repris par les TCDD.

Ainsi une page de l'histoire ferroviaire des « Wagons-Lits » était achevée, laissant avec le « Taurus-Express » des souvenirs inédits de voyage pour Beyrouth et pour Bagdad. Le convoi resta ensuite exploité par les Chemins de fer turcs, mais ceci est une autre histoire...

Annexe sur les matériels

Eté 1928

Anatolie-Express Haydarpasa - Ankara (Angora) n° 6-5 trihebdomadaire :

- WL n° 2447 à 2449,
- WR n° 2392, 2393,
- F n° 1138, 1139,

Haydarpasa - Ankara (Angora) n° 2-1 quotidien :

- WL n° 3169, 3174, 3194, 3200,
- WR n° 2394 à 2396,

Haydarpasa - Alep n° 4-3 bihebdomadaire :

- WL n° 535 à 537,
- F cuisine n° 1142 à 1145, 1301 (quadrihebdomadaire sur Alep et bihebdomadaire sur Tripoli),

Haydarpasa - Tripoli à partir du 28 juin :

- WL n° 3115, 3201,

Ankara (Angora) - Izmir (Smyrne) hebdomadaire :

- WL n° 533, 534,

Hiver 1928-1929

Anatolie-Express trihebdomadaire :

- WL n° 2447 à 2449,
- WR n° 2392, 2393,
- F n° 1139, 1301,

Haydarpasa - Angora quotidien :

- WL n° 3169, 3174, 3200,
- WR n° 2394 à 2396,

Haydarpasa - Alep - Rayak bihebdomadaire sur Alep et hebdomadaire sur Rayak :

- WL n° 533, 3115, 3194, 3201,
- F cuisine n° 1138, 1142 à 1145,

Haydarpasa - Tripoli bihebdomadaire :

- WL n° 534, 2455 (ex Ostende), 2456 (ex Ostende),

Ankara (Angora) - Izmir hebdomadaire :

- WL n° 535 à 537,

Eté 1929

Anatolie-Express trihebdomadaire :

- WL n° 2447 à 2449,
- WR n° 2392, 2393,
- F n° 1139, 1301,

Haydarpasa - Angora quotidien :

- WL n° 3169, 3174, 3200,
- WR n° 2394 à 2396,

Haydarpasa - Alep - Rayak bihebdomadaire sur Alep et hebdomadaire sur Rayak :

- WL n° 533, 3115, 3194, 3201,

Haydarpasa - Alep - Tripoli bihebdomadaire :

- WL n° 534, 2455, 2456,
- F cuisine n° 1138, 1142 à 1145,

Ankara (Angora) - Izmir hebdomadaire :

- WL n° 535 à 537,

Hiver 1929-1930 jusqu'au 14 février 1930

Anatolie-Express quotidien à partir du 1^{er} octobre :

- WL n° 2447 à 2449, 2458 à 2460 (ex Munich),
- WR n° 2392, 2393, 2398, 2399,
- F n° 1139, 1300 (à transférer de Paris), 1301,

Haydarpasa - Ankara n° 1-2 quotidien :

- WL n° 3169, 3174, 3200,
- WR n° 2394 à 2396,

Haydarpasa - Alep - Rayak hebdomadaire sur Rayak, hebdomadaire sur Rayak :

- WL n° 533, 3115, 3194, 3201,

Haydarpasa - Alep - Tripoli bihebdomadaire (28 octobre) :

- WL n° 534, 2455, 2456,
- F cuisine n° 1138, 1142 à 1145,

Ankara - Izmir hebdomadaire :

- WL n° 535 à 537,

Services en Syrie à transférer de Paris WL n° 2326 à 2330, à transférer de Varsovie WR n° 1393 à 1396,

Hiver 1929-1930 à partir du 15 février 1930

Anatolie-Express :

- WL n° 2447 à 2449, 2455, 2456, 2458,
- WR n° 2392 à 2394,
- F n° 1300, 1301,

Taurus-Express trihebdomadaire (Rayak 3 fois, Nissibine 2 fois et Alep 1 fois) :

- WL n° 2326 à 2330 (à transférer de Paris), 2459, 2460,
- WR n° 1393 à 1396 (Rayak),
- F cuisine n° 1138, 1142 à 1145,

Haydarpasa - Ankara n° 1-2 quotidien :

- WL n° 3174, 3194, 3200, 3201,
- WR n° 2395, 2396, 2398, 2399,

Haydarpasa - Alep hebdomadaire :

- WL n° 3115, 3169,
- F cuisine n° 1139

Haydarpasa - Ankara bihebdomadaire :

- WL n° 533 à 535,

Ankara - Izmir bihebdomadaire :

- WL n° 536, 537,

Eté 1930

Anatolie-Express

- WL n° 2447 à 2449, 2455, 2456, 2458,

- WR n° 2392 à 2394,

- F n° 1300, 1301,

Taurus-Express trihebdomadaire (Rayak 3 fois, Nissibine 2 fois et Mardine 1 fois) :

- WL n° 2326 à 2330, 2459, 2460,

- WR n° 1393 à 1396 (Rayak),

- F cuisine n° 1138, 1142 à 1145 (3 essieux),

Hiver 1932-1933

Taurus-Express n°4-3 Haydarpasa - Nissibine :

- WL n° 2447 à 2449,

- WR n° 2392 à 2395 (bihebdomadaire),

- F cuisine n° 1142 à 1145 (bihebdomadaire),

Taurus-Express n° 4-3 Haydarpasa - Rayak :

- WL n° 2455, 2456, 2458, 2459,

Eté 1934

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

Haydarpasa - Telziouane WL n° 2447 à 2449,

Haydarpasa - Tripoli WL n° 2455, 2456, 2458, 2459,

- WR n° 2392 à 2394, 2396,

- F n° 1300 à 1302 (bogies), F cuisine n° 1138 réserve (3 essieux),

Hiver 1934-1935

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

Haydarpasa - Telziouane WL type R n° 2447 à 2449,

Haydarpasa - Tripoli WL type R n° 2455, 2456, 2458, 2459,

- WR n° 2392 à 2394, 2396,

- F n° 1300 à 1302 (bogies), F cuisine n° 1138 réserve (3 essieux),

Eté 1935

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

Haydarpasa - Tel Kotchek WL type R n° 2447 à 2449,

- WR n° 2392, 2395, 2398, 2399,

Haydarpasa - Tripoli WL type R n° 2455, 2456, 2458, 2459,

- F n° 1300 à 1302 (bogies),

Hiver 1935-1936

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,

- WL ST n° 2660 à 2663,

- WR ex WPC n° 4055, 4056, 4057,

Taurus-Express n° 3-4 :

Haydarpasa - Tel Kotchek WL type R n° 2447 à 2449,

- WR n° 2392, 2395, 2398, 2399,

Haydarpasa - Tripoli WL type R n° 2455, 2456, 2458, 2459,

- F n° 1300 à 1302 (bogies),

Eté 1936

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,
 - WL ST n° 2660 à 2663,
 - WR n° 4055 à 4057,
- Taurus-Express n° 4-3 trihebdomadaire :
- WL ST après transfert de Paris et transformation SG n° 3447 à 3455,
 - Haydarpasa - Tel Kotchek WL type R n° 2447 à 2449,
 - WR n° 3403 à 3405 après transfert,
 - Haydarpasa - Alep WR n° 2392, 2395, 2398, 2399,
 - Haydarpasa - Tripoli WL type R n° 2455, 2456, 2458, 2459, 2460,
 - F n° 1300 à 1302 (bogies) bihebdomadaire,

Hiver 1936-1937

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,
- WL ST n° 2660 à 2663,
- WR n° 4055 à 4057,

Taurus-Express n° 4-3 :

- Haydarpasa - Tel Kotchek WL SG n° 3447 à 3449,
- Haydarpasa - Tripoli WL SG n° 3450 à 3455,
- Haydarpasa - Tel Kotchek bihebdomadaire WR n° 3402 à 3405,
- Haydarpasa - Tripoli hebdomadaire WR n° 2392, 2395,
- F n° 1300 à 1303 bihebdomadaire,

Été 1937 jusqu'au 15 août

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,
- WL ST n° 2660 à 2663,
- WR n° 4055 à 4057,

Taurus-Express n° 4-3 :

- Haydarpasa - Tel Kotchek bihebdomadaire du 10 juin au 14 septembre, trihebdomadaire jusqu'au 9 juin et à partir du 15 septembre WL SG n° 3447 à 3450, WR n° 3402 à 3405,
- Haydarpasa - Tripoli trihebdomadaire WL SG n° 3451 à 3455,
- F postes n° 1300 à 1303,

Été 1937 à partir du 16 août

Taurus-Express n° 2-1 :

- Haydarpasa - Tel Kotchek WL SG n° 3447 à 3451,
- Haydarpasa - Tripoli WL SG n° 3452 à 3455,
- Haydarpasa - Alep WR n° 3402 à 3405, F postes n° 1300 à 1303,
- Alep - Tel Kotchek WR n° 1396,

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,
- WL ST n° 2660, 2661,
- WR n° 4055 à 4057,

Hiver 1937-1938

Taurus-Express n° 4-3 :

- Haydarpasa - Tel Kotchek WL SG n° 3447 à 3451,
 - Haydarpasa - Tripoli WL SG n° 3452 à 3455,
 - Haydarpasa - Alep bihebdomadaire WR n° 3402, 3403, F postes n° 1300 à 1303,
 - Alep - Tel Kotchek WR n° 1396 jusqu'au 17 novembre,
- Anatolie-Express n° 2-1 :

- WL S n° 2677 à 2679,
- WL ST n° 2660, 2661,
- WR trihebdomadaire n° 3404, 3405,

Hiver 1946-1947

Taurus-Express n° 4-3 :

Haydarpasa - Bagdad bihebdomadaire WL SG n° 3432, 3434, 3444, 3454, 3455, WR n° 3401 à 3405, F n° 1264, 1320 à 1325,

Haydarpasa - Tripoli bihebdomadaire WL SG n° 3449 à 3453,

Alep - Tripoli WL (réformés) n° 3155, 3174, 3194

Ankara-Express n° 12-11 :

- WL S n° 3425, 3428, 3429, 3431, 3435 à 3443,

- WL SG n° 3447, 3448,

- WR n° 4028, 4055 à 4057,

Anatolie-Express n° 2-1 :

- WR n° 3391 à 3393, 3400 (WR non quotidien),

Eté 1948

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

Haydarpasa - Bagdad WL SG n° 3432 à 3434, 3444, 3445, WR n° 3401 à 3405, F n° 1321 à 1325,

Haydarpasa - Beyrouth WL SG n° 3446 à 3450,

Haydarpasa - Adana WL S n° 3428, 3429,

Anatolie-Express n° 2-1

Haydarpasa - Ankara WL S n° 3425, 3431, 3435 à 3443, WL SG n° 3451 à 3453, WR n° 3391 à 3393,

Hiver 1948-1949

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

Haydarpasa - Bagdad WL SG n° 3432 à 3434, 3444, WR n° 3400 à 3405, F n° 1321 à 1325,

Haydarpasa - Beyrouth WL SG n° 3445 à 3448,

Ankara-Express n° 12-11 :

Haydarpasa - Ankara WL S n° 3406, 3414, 3417, 3423, 3425, 3427 à 3429, 3431, 3435 à 3440, WR n° 2868, 2872, 2874, 2876, 2877, F n° 1264, 1282, 1320,

Anatolie-Express n° 2-1 :

Haydarpasa - Ankara WR n° 3391 à 3393,

Eté 1952

Ankara-Express n° 12-11 quotidien :

- WL Y n° 3600, 3625, 3888 à 3902 (17 en pool dont 10 + 4 pour le train), WR 42 places,

Anatolie-Express n° 2-1 quotidien :

- WL S1 (2 WL en pool), WR 42 places,

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire :

- Ankara - Adana WL S1 (1 WL en pool),

- Haydarpasa - Bagdad, Haydarpasa - Alep et réserve Alep WL SG n° 3432 à 3434, 3444 à 3447,

- Haydarpasa - Bagdad WR 40 places n° 2868, 2872, 2874, 2876, 2877,

- F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

Hiver 1952-1953

Ankara-Express WL Y, WR 40 places

Anatolie-Express WL S1, WR 42 places,

Taurus-Express bihebdomadaire WL S1 Ankara - Adana, WL SG Haydarpasa - Alep, WL SGT Haydarpasa - Bagdad, WR 42 places Haydarpasa - Islahiye,

- F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

Hiver 1953-1954

Ankara-Express n° 12-11 quotidien WL Y, WR 40 places,

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire,

- Haydarpasa - Bagdad WL SGT n° 2677 à 2679, 3418, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

- Haydarpasa - Alep WL SG n° 3432 à 3434, 3444,

- Ankara - Adana WL S1 n° 3406, 3414,

- Haydarpasa - Fevzipasa WR 42 places pool,

Anatolie-Express WL S1 pool, WR 42 places pool avec Taurus,

Eté 1954

Ankara-Express n° 12-11 quotidien WL Y, WR 40 places,

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire,

- Haydarpasa - Bagdad WL SGT n° 2677 à 2679, 3418, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

- Haydarpasa - Alep ou Gaziantep (hebdomadaire) WL SG n° 3406, 3414, 3417, 3423,

- Haydarpasa - Islahiye ou Gaziantep (hebdomadaire) WR 42 places pool,

Anatolie-Express WL S1 et WR pool,

Hiver 1955-1956

Ankara-Express n° 12-11 quotidien WL Y, WR 40 places,

Anatolie-Express n° 2-1 quotidien WL Y, WR 42 places pool,

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire,

- Haydarpasa - Bagdad WL SGT n° 2661, 2677 à 2679, WR 42 places pool, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

- Haydarpasa - Alep WL SG n° 3406, 3423, 3431,

- Haydarpasa - Gaziantep (hebdomadaire) WL S1 n° 3414,

Hiver 1956-1957

Ankara-Express n° 12-11 quotidien WL Y, WR 40 places,

Anatolie-Express n° 8-7 quotidien WL Y, WR 42 places pool,

Taurus-Express n° 4-3 bihebdomadaire,

- Haydarpasa - Bagdad WL SGT n° 2661, 2677 à 2679, WR 42 places pool, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

- Haydarpasa - Alep WL SG n° 3406, 3423, 3431, 3432,

Eté 1960

Ankara-Express n° 12-11 quotidien WL Y, WR 40 places,

Anatolie-Express n° 8-7 quotidien WL Y, WR 42 places pool,

Taurus-Express intérieur n° 4-3 hebdomadaire,

- Haydarpasa - Gaziantep WL Y,

- Haydarpasa - Iskenderun WL Y,

- Haydarpasa - Adana (Meran-Express) WL Y avec WR TCDD,

Taurus-Express international n° 4-3 bihebdomadaire,

- Haydarpasa - Bagdad WL SGT n° 2661, 2662, 2677 à 2679, 3414, 3418, 3435, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,

- Haydarpasa - Alep prolongé Beyrouth à partir du 30 juin WL SGT,

- Haydarpasa - Islahiye WR 40 places pool avec Ankara-Express n° 6-5,

Eté 1964

Ankara-Express n° 6-5 quotidien WL Y, WR 42 places pool,

Anatolie-Express n° 8-7 quotidien WL Y, WR 42 places pool,

Taurus-Express intérieur n° 4-3 hebdomadaire,

- Haydarpasa - Gaziantep WL Y, WR 42 places pool, Taurus-Express international WL SGT, voitures-buffet TCDD,
- Haydarpasa - Bagdad via Alep hebdomadaire, F n° 1264, 1282, 1320 à 1325 en pool avec Taurus-Express et Ankara-Express,
- Haydarpasa - Bagdad via Gaziantep hebdomadaire,
- Haydarpasa - Kamechlie hebdomadaire,
- Haydarpasa - Beyrouth hebdomadaire,

Eté 1971

Anatolie-Express WL Y,

Taurus-Express,

- Haydarpasa - Bagdad via Alep hebdomadaire WL SGT,
- Haydarpasa - Bagdad via Gaziantep hebdomadaire WL SGT et YU,
- Haydarpasa - Alep hebdomadaire WL SGT,
- Haydarpasa - Beyrouth hebdomadaire WL SGT, F n° 1320, 1322, 1324, 1325,

Partage du parc turc CIWL au 1^{er} juillet 1971

- **14** Y n° 3888, 3890, 3891, 3889 (prévue DB mais affectée FS n° 61 83 71 41 543), 3892 (FS n° 61 83 71 41 544), 3894 (FS n° 61 83 71 41 545), 3895, 3896 (DSB n° 71 86 71 40 505), 3897, 3898 (FS n° 61 83 71 41 546), 3899 (DSB n° 71 86 71 40 506), 3900, 3901 (FS n° 61 83 71 41 547), 3902.
- **8** YU n° 3911 (SNCF n° 61 87 71 41 296 puis 71 87), 3912 (SNCF n° 71 87 71 40 227), 3919 (SNCF n° 71 87 71 40 228), 3921 (SNCF n° 61 87 71 41 297 puis 71 87), 3923 (SNCF n° 71 87 71 40 229), 3927 (SNCF n° 61 87 71 41 298), 3928 (SNCF n° 71 87 71 40 230), 3929 (SNCF n° 61 87 71 41 299).
- **6** Umétal n° 3598 (SNCF n° 61 87 71 41 683), 3603 (SNCF n° 61 87 71 41 684), 3609 (NS n° 71 84 71 40 686), 3612 (NS n° 71 84 71 40 687), 3613 (SNCB n° 71 88 71 40 688), 3686 (SNCF n° 61 87 71 41 685).

Taurus Express

english translation by Chris Elliott with illustrations from the AFAC magazine

The railway connection from Western Europe to the East had been made concrete, between Paris and Constantinople, by the famous Orient-Express train. Created on October 4, 1883 by the Compagnie Internationale des Wagons-Lits, the Orient Express will reach the shore of the Bosphorus, after the completion of the railways in Bulgaria, on June 1, 1889. Thereafter were grafted on this service an Ostend Vienna Constantinople Express, and also; for a short time, a Berlin Budapest Orient Express.

In 1920 a new luxury train, the Simplon Orient, Express, was to connect Paris to Constantinople by a route of Southern Europe, avoiding the former Germanic empire, whose railway administrations then brought an obvious ill will to the organization of the Orient Express.

In October 1926, the Timetable Conference held in Baden Baden laid down the principle of the extension of the Simplon Orient Express (SOE) to the networks of Asia Minor, thus in agreement with the Turkish network Anatolia Baghdad (CAB) and the Cilicia-North-Syria (CNS) railways, it was decided to organize travel ticket and baggage check-in services for travellers from Europe coming from the major cities crossed by the SOE and continuing beyond Istanbul to the main centres in Asia Minor and Syria (1). Also a speedboat service for the crossing of the Bosphorus between Istanbul and Haidar Pasha (2), reserved for travellers of the SOE, would operate under the control of the CIWL.

It should be noted that CIWL operations in Asia Minor began in August 1924 with a bi-weekly service of a 1st/2nd class sleeping car on trains 101/1-2/102 between Haidar Pasha and the new capital Angora . This service became daily from the end of the year. In 1925 another bi-weekly sleeping car was created between Haidar Pasha and Adana in a 46-hour schedule giving a connection to or from Aleppo in Syria with however a one-night stop in Adana where travellers could borrow the car -beds in the parking lot and at an additional cost of 300 piastres.

In the summer of 1926 the Haidar Pasha sleeping car service in Adana became tri-weekly, and twice a week it was extended to Aleppo in Syria. On the outward journey the train 4/204/604 reached Adana in 35 and a half hours and Aleppo in 47.5 hours. On the return, train 605/205/3 arrived at Haidar Pasha 49 hours 49 hours after its departure from Aleppo or 37 hours 50 from Adana. The year 1927 will be decisive for the expansion of railway relations in Asia Minor, an expansion that we will follow from year to World War II.

It was in July 1927 that the Anatolia Express luxury train was created linking Haidar Pasha to Angora three times a week. In correspondence with the SOE, the crossing of the Bosphorus in 20 minutes was ensured by speedboat controlled by the CIWL. This luxury train was then accelerated in the schedules on the outward journey 8:00 p.m. – 9:47 a.m. on Mondays, Wednesdays, and on the return from Angora on Tuesdays, Thursdays and Saturdays at 7:50 p.m. for an arrival at 9:30 a.m., it was composed exclusively of teak material Wagons-lits, with 2 vans with 3 axles (no. 1138 and 1139), a dining car (no. 2392 or 2396) and 2 half-class sleeping cars (no. 2447 to 2449).

At the timetable conference held in Prague in October 1927, note should be taken of the agreement between the CIWL and the Damas Hama railways to extend the twice-weekly Haidar Pasha-Aleppo car to Tripoli, and to ensure the supply of passengers on this route, the company would provide a van with a kitchen. Also, network managers suggested organizing a Tripoli-Beirut-Haifa car connection to join the railroad in Haifa and reach Cairo. The total journey Paris-Cairo would then be established in 7 and a half days over 5250 km including 5000 in sleeping car.

These resolutions were put into effect and, from February 1928, the four-weekly sleeping car Haidar Pasha-Aleppo continued twice a week to Tripoli, covering a distance of 1728 km (3). Then, after a 250 km journey on the road to reach the standard gauge railhead of the Palestine network in Haifa, a twice-weekly sleeping car service joined Cairo, 610 km away, at the times given in Table 1. Opposite

Thus was established the connection by land between Calais, Paris and the capital of Egypt, and in May 1928 the railway Administrations concerned by the extension of the SOE in Asia signed an operating treaty with the CIWL allowing this company to incur the necessary expenses to equip these relationships with modern cars.

It is certain that the duration of the journeys was relatively slow, even for the time, but it was significant that a comfort car was admitted in a convoy of all classes with multiple stops. Between Haidar Pasha and Aleppo there were 52 intermediate stops totalling 8h45 of parking including 1h10 at Turkish and Syrian customs. Also a modification of the timetables had been desired, with a departure from Haidar Pasha at 8:00 p.m., therefore in correspondence with the SOE arriving in Istanbul at 6:00 p.m., which would make it possible to reach Tripoli around 7:00 a.m. to continue immediately to Beirut and Haifa, avoiding thus penalizing travellers for one night's parking in Istanbul and another night in Tripoli. The opposition of the Turkish railways to the night circulation of this train through certain regions of lesser security could not immediately succeed in this request.

An important event will be decided at a timetable conference held at Haidar Pasha in April 1929. Indeed, the interest of extending the operation of the SOE to Asia Minor, materialized with the use of sleeping

cars, first to serve the new capital of Angora, then to access Syria, then to Palestine, finally to connect Egypt to the European network, a new perspective was taking shape to establish a junction with the network of Iraq under the following conditions :

- From a part of the concession of the Baghdadbahn, there was, detaching from Aleppo in Syria, a railway line which followed the Turkish-Syrian border towards the east in the direction of the Tigris valley as far as Nissibin. Taken over by the Société française Bozant-Alep-Nissibine et Prolongement (BANP), this administration had undertaken work to improve the line and granted the CIWL the circulation of a sleeping car between Aleppo and Nissibine in the connecting train with Haidar Pasha's relationship. On the other hand, to the south-east, 430 km from Nissibin, the station of Kirkuk in the kingdom of Iraq was the head of a narrow-gauge line which descended over 324 km to around page 36 Baghdad, serving Khanikin close to the Persian border

TABLEAU 1		Trains 4-204-604		Samedi, Mercredi	
km		Vendredi, Lundi			
0	Haïdar Pacha	9.00		17.27	
316	Eskysehir	19.25	20.05	6.25	7.00
	Afyon	0.23	0.43	1.38	1.58
750	Konya	7.50	8.30	17.32	18.10
1123	Adana	18.52	19.30	5.30	6.04
1417	Alep	6.00	6.30	15.50	19.00
1619	Homs	12.40	13.30	9.30	10.00
1728	Tripoli	16.45			6.00
		Dimanche, Mercredi		Jeudi, Lundi Trains 603-203-3	
Service automobile de la C^o des Wagons-lits					
		Lundi, Jeudi		Mercredi, Dimanche	
1728	Tripoli	9.00		17.30	
1818	Beyrouth	11.30	14.30	13.15	15.00
1980	Haïfa	17.30			10.15
		Mardi, Vendredi		Mercredi, Dimanche	
1980	Haïfa	8.00		10.00	
2398	Kantara	17.30	19.00	21.25	23.45
2590	Le Caire	22.30			18.00
				Mardi, Samedi	
Nota : Les voyageurs en provenance d'Egypte et de Palestine, arrivant à Tripoli à 17 h 30 peuvent prendre place dans la voiture-lits dès leur arrivée et y passer la nuit pendant le stationnement moyennant une taxe de 40 piastres égyptiennes.					

- The railways of Iraq were therefore studying the possibility of making a connection by automobile between Nissibine, Mosul and Kirkuk. The road was decent and safe, even passable in wet weather,

although delays are to be expected in the rainy months of December to February. A refuge had to be set up in Mosul because there was no suitable hotel and it was impossible to complete the Nissibin-Kirkuk trip in one day, except perhaps in summer. There was no hotel in Nissibine, however Kirkuk had a good hotel of limited capacity and the station had decent waiting rooms. Finally, travellers could also sleep in cars parked overnight in Kirkuk. These few remarks allow us to evoke the sometimes adventurous travel conditions at that time.

- Pending the construction of a railway line between Nissibin and Kirkuk, which was to favor the particular interests of Turkey, France, England and Iraq., at the request of the Iraqi railways, the CIWL had proposed to remedy this shortcoming, in the same way as between Tripoli and Haifa, by considering from October 1929 a regular car service Nissibine-Kirkuk, and a sleeping car service to serve Nissibine. The President of this conference of April 1929 had explained the reasons justifying the future development of tourism on the extension lines of the SOE by recalling that 20 tourists visit Egypt during the winter and an increasingly large proportion goes each year in Palestine. It will therefore not be very difficult to direct these travellers to Syria and beyond.

- And to quote for the year 1928, the statistics of the four-weekly sleeping car Haidar Pasha – Aleppo which recorded

From January to April: 375 travellers

From May to August: 423 travellers

From September to December: 692 travellers

Moreover, in these conditions, the kitchen van used for this route had become insufficient and the CIWL was working to start up a restaurant car for the next winter service.

- In addition, the service of October 15, 1929 had wanted to speed up the Haidar Pachar-Tripoli or Rayak and Haidar Pasha-Nissibin relationship by several hours by creating a new train free of local traffic on page 37 three days of the week. On other days, a train was maintained running to Aleppo in the old timetables to cover the 1417 km in 45 hours.

However, these resolutions were delayed for a few months, and this new train was finally put into operation on February 15, 1930, under the name of TAURUS EXPRESS.

Composed with Wagons-Lits equipment, the Taurus Express became a luxury train, as the Anatolie Express had been since 1927.

It therefore circulated 3 times a week consisting of 2 sleeping cars (one bound for Rayak, and the other either for Nissibine or limited to Aleppo), a restaurant car bound for Rayak, and finally a van with kitchen for the branch of Nissibin. Were affected sleeping cars with teak body, 1st and 11th class, with 16 seats, built in 1913 for numbers 2326 to 2330, transferred specially from Paris for this train, and cars n° 2459 and 2460 from 1914 already in Asia Turkish park. Four teak dining cars, No. 1393 to 1396, original from 1894 with 32 seats rebuilt and converted to 42 seats in 1923 were also transferred from Warsaw. Finally five teak box vans with end lookout, 3 axles, n° 1138 to 1142 and 1145, built in 1903 with a layout of three luggage compartments and a service compartment with 2 beds, had been used on Paris-Constantinople before being transferred to the Turkish park in Asia in 1924 and transformed with a small kitchen area of 1.80 x 1.88 m, equipped with a stove and a sink. The entire Wagons-Lits composition weighed around 142 tonnes.

While the Simplon Orient Express was equipped from April 15, 1929, with new metal sleeping cars built in 1926, and was equipped on October 26, 1929 with metal vans specially delivered for the SOE with shower facilities for these travellers on long journeys, the equipment engaged on the Taurus Express new luxury train of the CIWL, could not claim to be new constructions.

It was obvious that the correlation of the two trains did not have the same performance ratios, and it was necessary to absorb the important space of old teak cars, whose comfort remained excellent at the low speeds practiced, preserving by its interior decoration, the charm and atmosphere of the turn of the century.

TABLEAU 2

Trains 8 - 208 - 608		Samedi, lundi, mercredi		Vendredi, dimanche, Mardi	
km					
0	Haydarpasa (4)		16.08	12.00	
316	Eskysehir	0.40	0.55	3.05	3.19
	Afyon	4.53	5.03	22.47	22.57
750	Konya	11.51	12.04	15.45	15.57
1123	Adana	20.45	21.15	4.50	6.10
1274	Islahie (douane turque)	2.10	2.30	23.28	23.58
1300	Meidane Ekbes (Syrie)	3.05	3.25	22.33	22.48
1417	Alep	7.06	7.40	18.40	19.00
1619	Homs	12.35	12.50	14.02	14.12
1751	Rayak	16.05			11.15
	Lundi, Mercredi, Vendredi			Mercredi, vendredi, dimanche	Trains 607 - 207 - 7
Service automobile de la Compagnie des Wagons-Lits					
Lundi, Mercredi, Vendredi					
1751	Rayak		16.30	10.30	
1826	Beyrouth	19.00			8.00
Mardi, jeudi, samedi					
1826	Beyrouth		14.30	3.15	
1988	Haïfa	17.30			10.15
Mercredi, vendredi, dimanche					
1988	Haïfa		8.00	10.00	
2406	Kantara	17.30	19.00	21.25	23.45
2598	Le Caire	22.30			8.00
Lundi, vendredi					
1417	Alep		7.30	18.36	
1480	Akhterine (douane Syrie)	10.16	10.31	15.28	15.48
1500	Tchoban Bei (Turquie)	-	-		
859	Nissibine	5.20			20.50
Mardi, samedi					
Service automobile des chemins de fer de l'Irak					
1859	Nissibine		8.00	16.00	
2081	Mossoul	16.00			9.00
Mercredi, dimanche					
2081	Mossoul		8.00	18.00	
2290	Kirkuk	15.00			11.30
Vendredi, lundi					
2290	Kirkuk		16.30	10.15	
2614	Bagdad (Jeudi, lundi)	5.15	10.15	18.40	21.00
3185	Bassorah	5.35			22.30
Vendredi, mardi					
Mercredi, samedi					

The timetable for the creation, on February 15, 1930, of the Taurus Express was established as follows; table 2.

The years that followed confirmed the success of this relationship, no doubt mainly used by residents of the countries concerned, but also with this particularity of opening up Europe to commerce and tourism.

Thus, at the start of 1932, requests for reservations in progress showed that the composition of sleeping cars on the Taurus Express would be insufficient between Haydarpasa and Aleppo, during the spring and autumn periods. Unfortunately passengers were refused, because, to take into account the load of the convoy towed in steam traction on the difficult course of the Taurus, the Turkish railways only accepted on an exceptional basis the addition of a third sleeping car between Haydarpasa and Adana.

It is difficult to imagine now how difficult and long the connections with the East and the Far East were. Only the boat and

the railway allowed travel. The Paris-Baghdad link was ensured in 7 days, 5 hours and 30 minutes, that of London-Cairo in 7 days, p hours and 10 minutes.

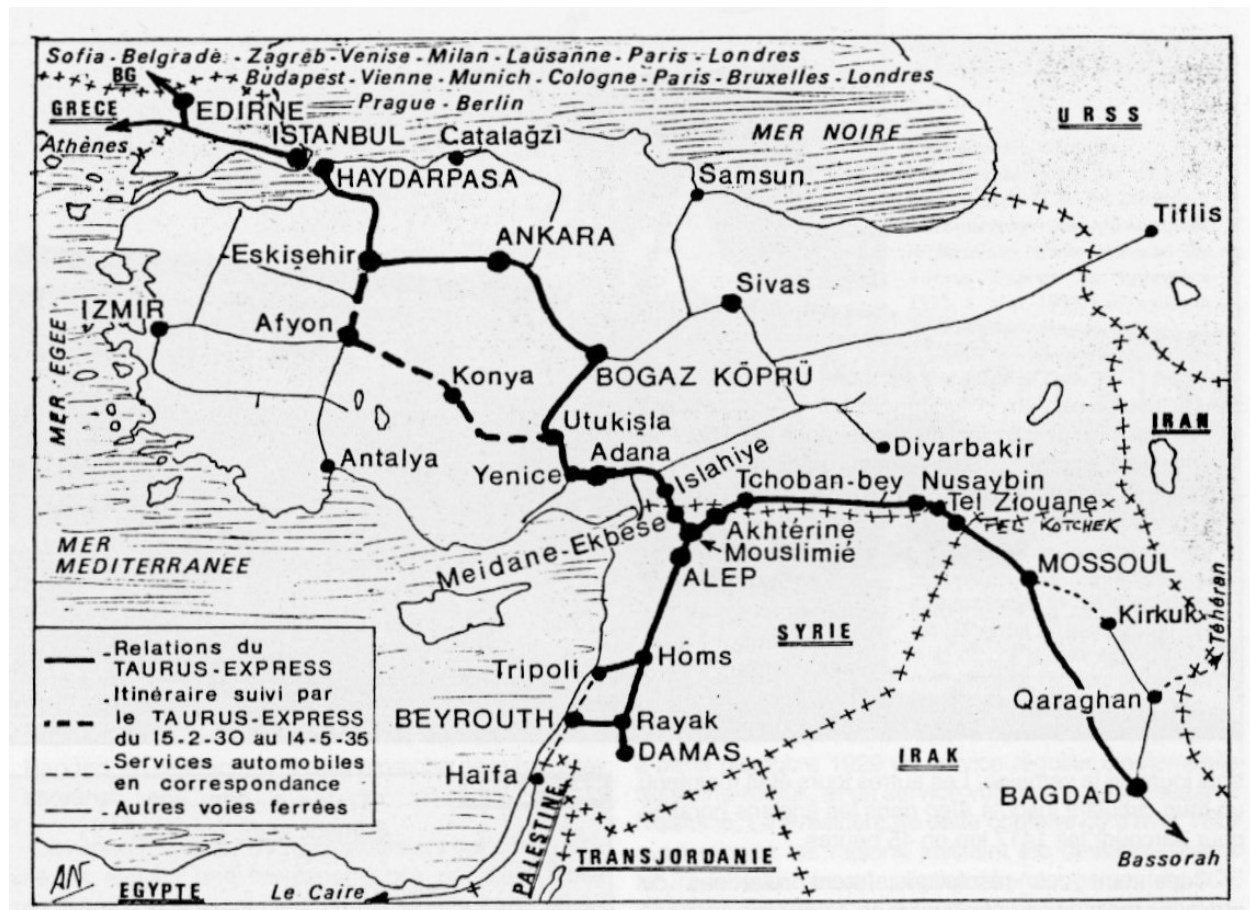
However, since 1930, timetable improvements had been sought by the Administrations concerned, particularly in the direction of Baghdad. Thus, with the support of the French High Commission in Syria, the 11 km section from Nissibine (5) Turkish border station, to Tel Ziouane, the first station in Syrian territory, was completed in 1931 and the Taurus Express will be extended to at this station from November

19, 1932. As for the last 70 km section linking Tel Ziouane to Tel Kotchek on the Syrian-Iraqi border, it will be put into service on February 2, 1935.

It will be noted that these two rail extensions would have allowed the Taurus Express to arrive at Tel Kotchek early enough to reach Kirkuk by road in a single day and eliminate the night stopover of Mosul. However, this new gain of a day in the relationship with Baghdad will not be applied immediately following the decision of the Turkish Railways to route the Taurus Express via the capital of Ankara from May 16, 1935.

For the little story of the Taurus Express, we note that at the request of the Iraqi railways, from January 1, 1933 to differentiate the first from the second class in the c Haydarpasa-Nissibine such Ziouane sleeping car, the CIWL put provision of the 1 st class traveller an entire compartment available, and for the 2 nd class a compartment with 2 beds as was practiced in most European networks.

Also that year, from May 15 and on a transitional basis, the Tel Ziouane branch of the Taurus Express will no longer be routed via Aleppo but will return to the junction of Mouslimié, the service to Aleppo then being provided by a shuttle bus. This provision will only be maintained until June 30, 1934.



TABEAU 3		Dimanche et jeudi		Lundi et jeudi	
0	Haydarpassa		9.40	↑ 19.40	
316	Eskysehir	17.13	17.28	12.07	12.22
576	Ankara	22.35	22.49	6.50	7.03
124	Adana	13.48	14.12	14.10	14.30
154	Alep	22.10	23.00	5.30	6.10
1750	Homs	4.57	5.21	23.31	23.59
1851	Tripoli	8.10		20.10	
			Mardi et samedi	Samedi et mardi	
Service automobile de la Compagnie des Wagons-Lits					
Mardi et samedi					
1851	Tripoli		8.25	↑ 19.45	
1924	Beyrouth	10.40	14.00	12.30	17.30
2081	Haïfa	18.00			9.30
Mercredi et dimanche					
2081	Haïfa		8.30	↑ 9.00	
2504	Kantara	17.30	19.21	20.44	23.35
2707	Le Caire	22.30			17.30
Vendredi et lundi					
Lundi et vendredi					
1544	Alep		22.40	↑ 5.41	
1608	Tchoban Bey	23.54	0.10		
1990	Nissibine	8.55	9.02	19.07	19.20
2070	Tel Kotchek	10.35			17.00
			Mardi et samedi	Samedi et Mardi	
Service automobile des chemins de fer de l'Irak					
2070	Tel Kotchek		12.00	↑ 16.30	
2217	Mossoul	14.30	9.00	13.00	14.00
2419	Kirkuk	17.00			8.00
Mercredi et dimanche					
2419	Kirkuk		19.45	↑ 7.26	
2741	Bagdad Nord/Sud(a)	7.36	18.00	7.00	19.10
3310	Bassorah (b)	7.30			17.30
Vendredi et mardi					
Jeudi et dimanche					
2419	Kirkuk		19.45	↑ 7.26	
2621	Khanikin (c)	4.25			23.00
			Jeudi et lundi	Vendredi et lundi	
Nota :					
(a) il n'y a pas de liaison ferroviaire entre les gares de Bagdad Nord et Bagdad Sud.					
(b) de Bassorah départ chaque samedi d'un bateau de la British India Steam pour rejoindre Karachi les jeudis et Bombay les samedis suivants. Au retour départ de Bombay les jeudis pour atteindre Bassorah le jeudi suivant.					
(c) départ de Khanikin les jeudis et lundis à 8.00 d'un service automobile pour arriver à Hamadan à 20.00 et après une nuit à l'hôtel nouveau départ à 8.00 pour atteindre Téhéran à 19.00 (à 3415 km).					

Other changes were also made to the Taurus Express by shifting its circulation days to allow a connection with a sleeping car from Ostend. Thus, leaving Haydarpassa on Thursdays, there was a connection with sleeping cars from Calais, Paris, Berlin and Prague. On Sundays it was sleeping cars from Calais, Paris, Ostend and Paris via Munich by the Orient Express. Vice versa the arrival of the Taurus Express on Mondays and Thursdays made it possible to wait for the cities mentioned above by sleeping car of the SOE or the Orient Express.

We must also mention the interventions of Persia to benefit from a communication network with the West as soon as a service from Europe ended up in Baghdad. Indeed, thanks to the junction at Oaraghan, on the Kirkuk-Baghdad line, of a railway line to Khanikin, an exit to Tehran was sought from this terminus. This route was materialized by a 792 km road, and from May 1932 a bi-weekly car service, controlled by the CIWL, covered the journey in 2 days with a necessary night stop at Hamdan in one direction, or at Kermanshah on return.

It will be noted that in May 1932 the London-Tehran journey required 198

hours (8 days and 6 hours), but with the improvements made to the steps of the SOE and Taurus Express trains, this connection could be made from May 1936 in 7 days and 3 hours.

Finally, let us also mention, at the 1935 Timetables Conference, held in Helsinki, this request from the High Commission of France in Syria to obtain that the Taurus Express arrive in Beirut on Fridays instead of Saturdays so that the postal mail carried by this train can be distributed on Saturday instead of Monday! Obviously without favorable follow-up.

To return to the change of route of the Taurus Express, from May 16, 1935, the schedules will obviously be modified with now the passage through the Turkish capital (see table 3). We will compare these with the 1930 timetables to notice that the arrivals in Egypt or in Iraq are identical or very close, on the other hand for Haydarpassa the departure from and the arrival were clearly shifted, but allowed an immediate correspondence with the Simplon Orient Express after crossing the Bosphorus.

While the Anatolia Express, Haydarpassa-Ankara had benefited from March 1932 from the reinforcement of its fleet of teak cars with three blue metal sleeping cars, type S with 16 seats; then in March 1936 an

addition of four other metal sleeping cars, this time of the ST type with 24 seats suitable for Turkey (Nos. 2660 to 2663), to which were added three metal dining cars (Nos. 4055 to 4057) ex Pullman type Flèche d'Or transformed into 35 restaurant seats, it will not be until November 11, 1936 that metal cars will be assigned to the Taurus Express. This new fleet consisted of nine metal sleeping cars (Nos. 3447 to 3455) of the SG type with 17 seats in 1st and 11th class, and three metal dining cars (Nos. 3403 to 3405) transferred from Rome to replace the relation Haydarpasa-Tel Kotchek the old teak restaurants which will from then on be used in the trains replacing the Taurus Express 4 times a week between Aleppo and Tripoli.

Although the operation of the Taurus Express was the subject of discussions and projects every year by the representatives of the Administrations concerned in the timetable committee, in order to obtain improvements which we have moreover been able to observe, it is interesting to on the other hand, read extracts from a report dated June 1937 which highlights certain aspects of the operation of this extraordinary train:

"The vehicles of the Taurus Express do not constitute at any point of the route, the whole of a train; that is to say that the timetable depends in part on the various services provided by the trains it takes" on the normal gauge route, there is reversal at Bogaz Kopru, at Aleppo, maneuvers other than exchange of machines in Adan, Aleppo and Derbesiye (6). The sleeping cars constituting the Taurus Express section take 2 successive trains which also include a restaurant car, AB and C cars and vans (formerly even PV goods cars on certain routes); a Haydarpasa-Adana train, another Adana-Tel Kotchek train. A short time ago, the organization in force included the use of 4 separate trains, requiring multiple manoeuvres":

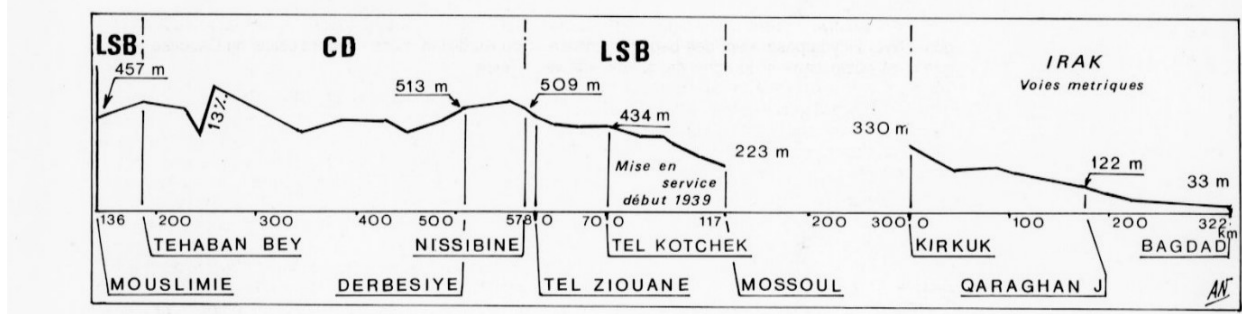
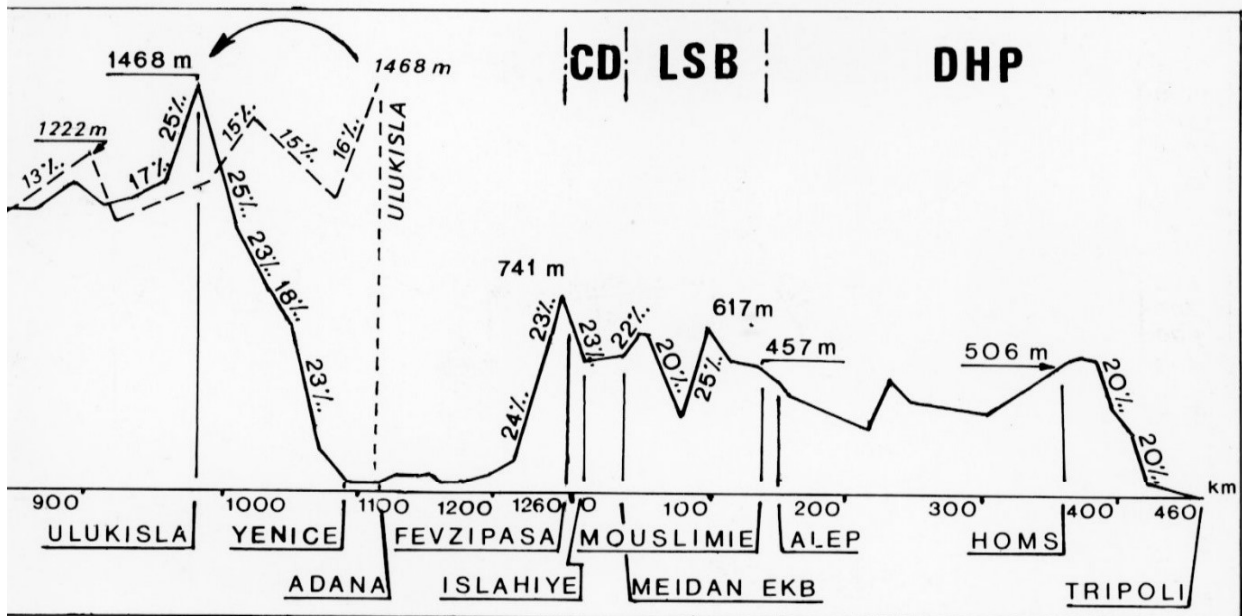
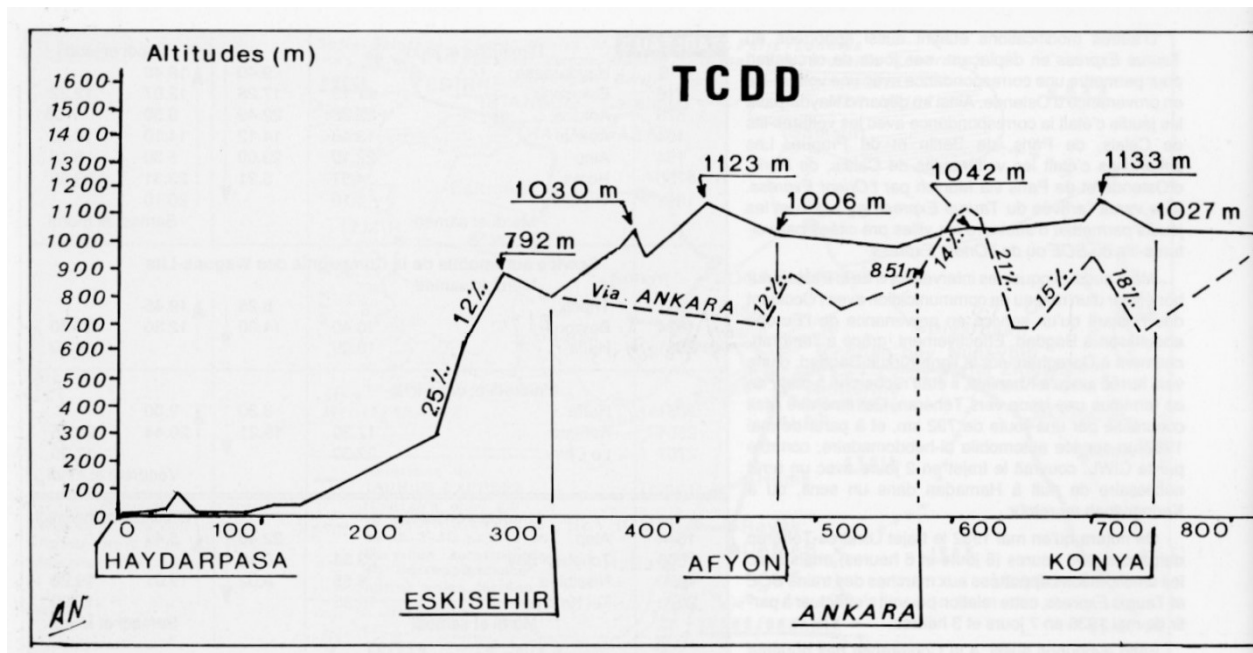
To fully understand the traffic situation on the lines considered, it should be noted that between Adana and Te Kotchek (827 km), there is only one direction, two of which are via the Taurus, it is true that at certain times a fairly heavy freight traffic of wool and cereals reached at the time of the harvest of 10 to 12 trains per day »

On the route served by the railways of Iraq, the train departing from Kirkuk for Baghdad North includes in addition to ordinary cars, 2 cars with berths, one of which via Baghdad and the other in Kanakin for Tehran. The latter is removed to Quaraghan and replaced by a couchette car for Baghdad. Finally, it should be noted that the trains of the Iraqi network taken by the Taurus Express from Kirkuk to Baghdad and Basra are daily.

The profile of the route taken by the Taurus Express testifies to the difficulties encountered in the mountain ranges of this country.

The geography of Turkey is characterized by the plateaus of Anatolia first, then Armenia and Kurdistan. It is by a series of rugged steps that one reaches the plateau of Anatolia at an average altitude of 900 to 1000 meters where the capital of the new republic was established. To the north the mountains of the Pontic Alps and to the south the Taurus massifs meet to the east to form the mountains of Armenia and Kurdistan or those of the Caucasus and Persia.

Coming from the Far East, the traveller from India had the choice of disembarking in Basra in Iraq to avoid the 'monsoon' winds and the torrid crossing of the Red Sea. On metric tracks an Iraqi State Railways train, made up of sleeper cars, connected Basra to the capital of Baghdad at night. Then still on the metric network, a second night in sleeping cars made it possible to reach Kirkuk, stopping at the passage of Qaraghan to take another sleeping car arriving from Kanikin 202 km away, itself in correspondence of a connection car from Tehran for 792 km.



In Kirkuk, after a quick breakfast in a restaurant car parked in the station, travellers boarded regular Iraqi State Railways cars for a 350 km journey to Tel Kotchek, stopping at one hour in Mosul for lunch. At Tel Kotchek, head of the line of a branch of the Taurus Express, it was also recommended to travellers before

getting into the sleeping car, to dine at the station at the 'Rest House' when at certain times the Taurus Express did not have a car. -restaurant to Aleppo.

As on Fridays and Mondays travellers left the Iraqi capital at 7.10 p.m., to head for Aleppo in 3 stages, these same days other travellers left the capital of Egypt, Cairo, at 5.30 p.m. to also reach Aleppo in 4 stages, either: from Cairo to Kantara in Pullman cars, after crossing the Suez Canal, from Kantara to Haifa in a sleeping car with a dining car; then a car journey from Haifa to Tripoli with a long stop in Beirut; finally from Tripoli to Aleppo again by sleeping car.

Thus, in Aleppo, the two branches of sleeping cars, the restaurant car and the CIWL van, which transported registered luggage, courier parcels from Iran, Iraq, Syria, Palestine, as well as post to all of Europe.

Then the Taurus Express heads north to cross Mount Amanus at an altitude of 741 meters at Fevzipasa before descending into the plain of Adanal

Then for about 100 km the convoy in steam traction climbs the Taurus Mountains, with gradients of 23 and 25% to reach the highest point at Ulukisla station at an altitude of 1468 m. During this impressive climb the traveller could admire the famous "Cilicia Gate at Hacikiri station. Afterwards, the Taurus Express rolls over the Anatolian plateau to reach Ankara. It continues on its way to Eskisehir, the junction station of the old route via Afyon, to descend rapidly, with 25% gradients through the Bilecik pass, to Haydarpasa, the terminus of this extraordinary train.

	Vedette Bosphore passagers	HAYDARPASA		ADANA		ALEP		RAYAK		NISSIBINE		TEHERAN	
		Nbre	Dép.	Ar.	Dép.	Ar.	Dép.R	Nbre	Ar	Nbre	Ar.	Nbre	Ar.
1930	-	138	1833	1604	1504	1386	488	121	418	93	435		
1931	249	156	2042	1922	1808	1648	677	136	545	135	421		
1932	167	126	1371	1326	1154	1030	459	126	363	126	323	51	61
							Dép.T	TRIPOLI			TEL ZIOUANE		
1933	416	104	1712	1687	1444	1372	748	104	629	104	532	79	153
1934	449	105	1657	1655	1404	1335	1002	105	945	105	606	102	171
											TEL KOTCHEK		
1935	583	104	1856	1938	1595	1501	754	104	740	104	796	80	152
1936	893	137	1899	2153	1722	1662	825	137	815	104	1049	89	152
1937	1165	156	2140	2672	2142	2083	1314	156	1298	123	1363	-	141

Nbre : nombre de voyages dans l'année
Dép. : nombre de passagers au départ
Ar. : nombre de passagers à l'arrivée
Dép.R : nombre de passagers au départ d'Alep pour Rayak
Dép.T : nombre de passagers au départ d'Alep pour Tripoli

Mes remerciements à M. Bernard Saint Martin pour la mise à ma disposition d'une étude inédite sur le Simplon Orient Express et le Taurus Express par M. Lebrun en 1937, Inspecteur Principal à la CIWL.

Statistique annuelle des voyageurs du Taurus Express de 1930 à 1937, vers l'Orient

As indicated in the previous article, the conferences of the Simplon Orient Express – Taurus Express group brought together each year the delegates of the railway administrations concerned by these two 'Great International Expresses'. The aim was to agree on the European and Asian timetables for the following year's services and to ratify them, depending on the requirements and sometimes the goodwill of the rail networks.

In particular, the performance of the Taurus Express on the Turkish network determined the organization of its extension to Iraq. Thus, as long as the railway connection from Haydarpasa to Baghdad is interrupted between Tel Kotchek and Kirkuk by a car journey of 300 km; which since September 1937 had to be carried out in one day, any significant delay in the arrival at the terminus of the Turkish convoy implied a disorganized road schedule with, for example, a lunch for the travellers taken around 4:00 p.m. at the

Mosul stage, and an arrival at night in Kirkuk after a very difficult end of the journey on a road with frequent potholes taken in the dark.

These uncertainties of regular routing were to the winter service 1937-38, from October 15, to dismiss the automobile service in a single stage of a day in this direction, and therefore return to a one-night stop in Mosul.

However, it should be noted that the Turkish State continued in 1937 major works on its rail network with priority reinforcements of tracks to authorize on certain sections to raise the speed from 50 to 70 km / h. Also a vast program of construction of new lines was to continue the modernization work of President Mustafa Kemal with, among other things, a planned extension over 4 to 5 years, of the Ankara-Diyarbakir line to the Iraqi borders at Cizré , to link up with a new line of the Iraqi railways which would be created from Mosul (7). This project approved by the military should have avoided the route between Islahiye and Nusaybin traced in Turkish territory a few meters from the Syrian border, but whose tracks belong to the Syrian lines of the Baghdad railways (LSB) and also avoided the penetration of the line in Syria along the existing route of a 50 km corridor between Tel Ziouane and Te Kotchek.

This would have meant that the separation of the two branches of the Taurus Express, for Beirut and for Baghdad, would be located at the junction of Bogaz Kopru instead of that of Aleppo (364 km from Ankara, instead of 968 km via Aleppo) .

There was also talk of the creation, again for military needs, of a Turkish-Persian line, between Erzerum – Maku-Tabriz – Tehran, which would serve to transport passengers and goods between Europe and Persia. Finally, the construction of a ferry-boat to connect the European lines to that of Asia Minor was technically ready and was awaiting funding.

On the side of Iraq, whose rail network had been nationalized in 1937 (8), the construction of a standard gauge line since November 20, 1936 from Tel Kotchek to Baiji, via Mosul, had been underway since November 20, 1936 at both ends. The infrastructure benefited in part from an existing platform that had been built in 1914 as part of the ambitious 'Baghdad Bahn' relationship decided by the German Empire. The laying of tracks over 316 km from Tel Kotchek to Baiji was scheduled for commissioning no later than 1940, and thus obtain with the existing line with normal gauge between Baiji and Baghdad a direct link of 529 km between the railways Turks and the Iraqi capital.

The Taurus Express would become operational unchanged from Haydarpasa to Baghdad, and even later after a Bosphorus ferry service, sleeping cars from Calais and Paris, or other European capitals, could reach Baghdad with a gain of discount time of 38 hours.

For Persia, travellers would pass through Baghdad, using the Bagad-Khanikan meter gauge line, and beyond that the road. For India, travellers would continue the same evening by an overnight express on the meter gauge line to Basra with a maritime connection from British India Steam Navigation.

Finally, let us mention two more projects announced in 1937.

The construction in West Baghdad of a new terminus station bringing together the standard gauge lines of Tel Kotchek and the meter gauge lines of Kirkuk and Basra.

The commissioning of a very fast boat which would make the sea route from Basra to Karachi, the terminus of the Indian railways, in two days, to obtain a Bombay-Karachi-Basra-Bagdad-Istanbul-Paris-London route in the same time required to travel by sea from Bombay to Suez!

Thus had been elaborated achievements, decisions, projects, and also somewhere of 'dream'... before the outbreak of the Second World War.

Until 1937, the operating results of the Simplon Orient Express and its extension the Taurus Express had shown steady progress. However, the sleeping car occupancy statistics recorded over the following two years, and compared with those published previously, show a certain decline as indicated in the table opposite.

The trains formed for the Taurus Express were always very short to meet the low loads required by steam traction on the line's steep gradients. As indicated in the first part, the original CIWL equipment with teak boxes had been replaced from November 11, 1936 by all-metal sleeping cars and restaurants. Only the teak box vans still remained.

In 1937, the tri-weekly Taurus Express (except in high summer season when it became bi-weekly) left Haydarapasa on Wednesdays, Fridays and Mondays at 9 a.m. consisting of a regular sleeping car, a dining car and a van bound for Tel Kotchek, reached two days later at 8.45 a.m. Haydarpasa in the following two days at 8:00 p.m., being Mondays, Thursdays and Saturdays. A maximum of 3 cars of each type of CIWL material were in rotation to provide service in Iraq.

The other Syrian branch also used a regular sleeping car in each tri-weekly composition following a rotation identical to the Iraqi branch and symmetrically at Tel Kotchek, Tripoli was reached on Fridays, Sundays and Wednesdays at 6:39 am. The next day at 8:28 p.m., the Tripoli sleeping car joined the train from Tel Kotchek in Aleppo to continue on to Haydarpasa. Thus 3 other sleeping cars ensured the bearings of Tripoli. To the convoys could be added a single optional sleeping car, and each train was supplemented with 2 ordinary cars of 1st, 2nd and 3rd class and another van of the Turkish Railways.

	HAYDARPASA		TRIPOLI		TEL KOTCHEK		TEHERAN
	Nbre	Dép	Nbre	Arr	Nbre	Arr	Arr
1938	156	2097	156	1520	135	1352	120
1939	156	1953	156	1664	MOSSOUL 148 1043		132

Nbre : nombre de circulations annuelles dans le sens Orient
Dép : nombre de voyageurs voiture-lits au départ
Arr : nombre de voyageurs voiture-lits à l'arrivée

It should be noted that the CIWL equipment belonging to the Istanbul Division, operated in Asian Turkey totalled the services of 1939.

25 metal sleeping cars, 9 of which are assigned to the Taurus Express

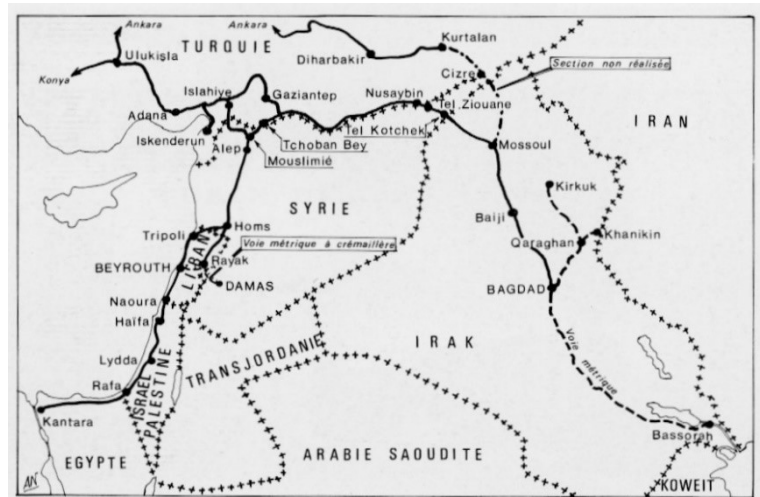
16 sleeping cars with teak body,

13 metal dining cars including 6 for the Taurus Express

15 teak-bodied dining cars

6 3-axle teak vans with kitchen

5 teak bogie vans with post office for the Taurus Express



From March 29, 1929 the railway was extended in Iraq from Tel Kotchek to Mosul (9). The Taurus Express will initially be bi-weekly between Aleppo and Mosul, but again tri-weekly on the entire route from April 16, 1939.

With the modification of the Tel Kotchek-Mosul-Kirkuk car route; which until then was carried out over two days with a night spent in Mosul, with the exception however of an attempt in September 1937 of a journey in a single day, the arrival of the Taurus Express in Mosul made it possible to limit the road trip to Mosul-Kirkuk and to gain 24 hours to reach Baghdad with the meter gauge Iraqi railways. In addition, the construction of the standard gauge railway continued between Mosul and Baiji, terminus of the existing standard gauge line from Baghdad.

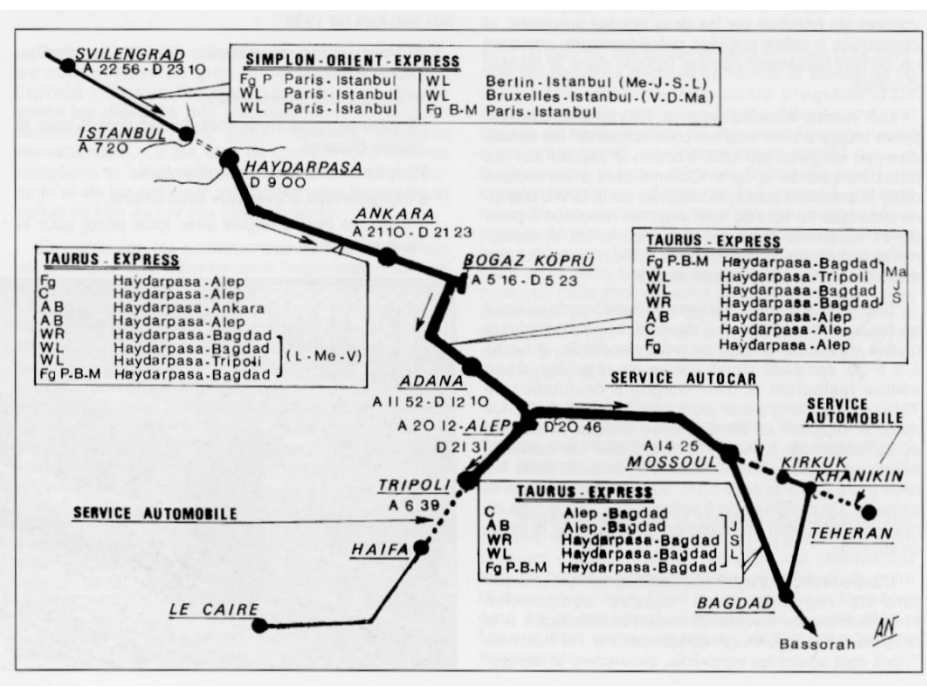
And on September 2, 1939, the Second World War began. The Simplon Orient Express was interrupted on September 2, but resumed on September 7. Stopped again from Paris on May 26, 1940, the head of the line was first postponed to Milan, then Lausanne will become the SOE's original station from May 30, 1940. This famous international train will be definitively cancelled in time. of war on March 16, 1942, but the Taurus Express will never cease its operation like all the other railway relations of the Turkish State during this conflict.

However, during the last quarter of 1939 there were reports of major delays of the S O E in arriving in Istanbul. The main causes came from the complexity of administrative formalities at border posts (customs, police, military control, currency control, health control). and the chronic delays of the Budapest-Belgrade train which transported cars from Central Europe intended to be incorporated into the S O E (sleeping cars: Berlin-Athens, Berlin-Istanbul, Prague-Istanbul and Budapest-Istanbul).

Composition du Taurus Express au service d'hiver 1940-1941

WL	: voiture-lits de la CIWL
WR	: voiture-restaurant de la CIWL
Fg P.B.M.	: fourgon à bagages, marchandises et poste de la CIWL
AB	: voiture mixte de 1 ^e et 2 ^e classe
T.C.D.D.	
C	: voiture de 3 ^e classe T.C.D.D.
Fg	: fourgon à bagages CIWL loué aux T.C.D.D.

Delays varying from 1 to 2 hours, there was a break in the connection for Istanbul, and travellers bound for the tri-weekly Taurus Express arrived 24 hours late. These travellers then had to stay in Istanbul for 24 or 48 hours before continuing their journey, but after having ensured that they had the possibility of modifying their reservation in the Taurus Express, in the automobiles of Mosul-Kirkuk, of Khanakine-Tehran , or from Tripoli-Haifa, or even on the boat leaving Basra for India.



Turkey, which emerged from the 'scalded' Ottoman Empire of the First World War, had had the wisdom to remain strictly neutral in this second conflict. Istanbul and the capital Ankara then benefited from intense international activity with rapprochements, if not unofficial contacts, of the belligerents in a context dear to the authors of Roman espionage around page 27 My friend George

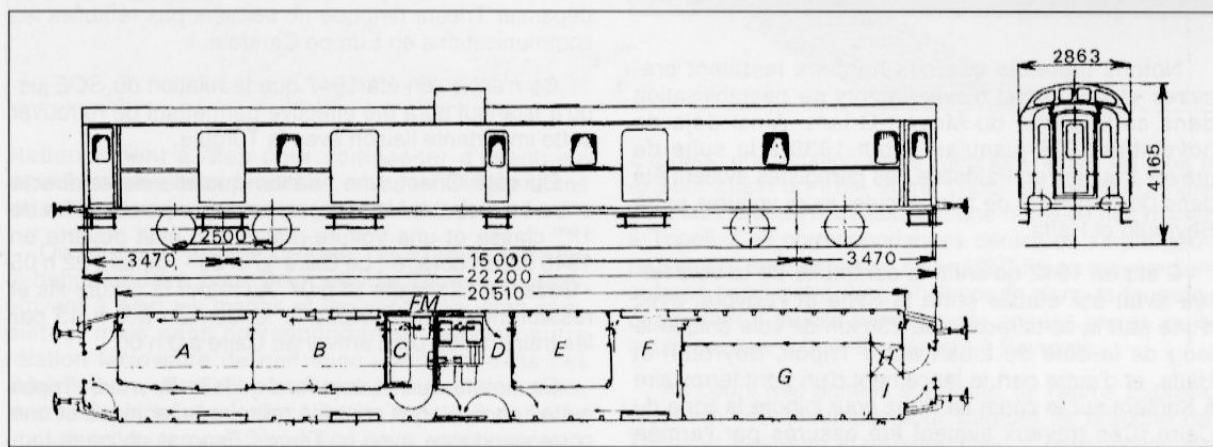
Behrend recounts in his book 'Yatakli Vagon' that between Haydarpasa and Ankara the Axis representatives preferred to travel on the Anatolia Express while the Allies chose the Taurus Express

Fourgon à bagages et Poste, n°1320 à 1325,
 construit en 1940 pour le *Taurus Express*.

Chargement 15 000 kg.

- A : compartiments postal pour Beyrouth et l'Egypte
- B : compartiments à bagages
- C : compartiments du personnel
- D : vigie
- E : compartiment postal militaire et pour Alep
- F : plate-forme
- G : compartiment postal pour Damas et l'Irak
- H : niches à chiens
- I : toilette W.C.
- FM : fenêtre mobile (toutes les autres sont fixes)

Document CIWL, collection Mertens.



With the completion in June 1940 of the work to establish the railway line between Mosul and Baiji, the last section of a standard gauge line from the Asian side of Istanbul to the capital of Iraq, the Taurus Express entered Baghdad on Monday July 1.

Tri-weekly departures from Haydarpassa, on Wednesdays, Fridays and Mondays at 9:00 a.m., allowed CIWL cars to arrive in Baghdad West on Saturdays, Mondays and Thursdays at 11:15 a.m. The course in this direction was then completed in 3 days 2 hours and 15 minutes and on the way back in 3 days and 15 minutes. It should be noted that travellers to or from Tehran would have to pass through Baghdad, the Kirkuk-Khanikin line being closed to passenger traffic from July 1, 1940.

It should be noted that the CIWL had obtained in 1939 from the Postal Administration of Iraq an exclusive contract until 1972 for the transport of dispatches and postal parcels in suitable vans incorporated into the Taurus Express. To this end, the Compagnie des Wagons-Lits had 6 metal vans built for this operation.

Using sleeping car frames (10) reformed in 1936, the Compagnie Générale de Constructions in its Marly lez Valenciennes factory reinforced these frames dating from 1909 with new cast steel ends, manufactured metal boxes and replaced the bogies of origin of type S with 3.00 m wheelbase by classic CIWL bogies of type U with 2.50 m wheelbase with oil boxes. The interior layout was appropriate for the particular operation of these vans, in particular by presenting separate compartments for the various postal administrations.

Leaving the factory between December 12, 1939 and February 6, 1940, the 6 vans numbered by the CIWL 1320 to 1325 were sent to Turkey to be assigned exclusively to the Taurus Express.

With regard to the Palestinian branch, the schedules were kept with the tri-weekly relationship from Aleppo on Tuesdays, Thursdays and Saturdays at 9:31 p.m. to reach Tripoli the next day at 6:39 a.m., and then by road to reach Beirut at 9:25 a.m. arriving in Haifa at 6:00 p.m., finally continuing by rail between Haifa and Cairo the following day between 8:25 a.m. and 10:35 p.m.

On the way back, after a night trip between Cairo and Haifa (5:30 p.m. – 9:15 a.m.) a car service provided the Haifa-Beirut-Tripoli connection on Tuesdays, Thursdays and Saturdays at 1:30 p.m. – 4:45 p.m. / 5:45 p.m. – 8:00 p.m. to reach Tripoli departing from the Taurus Express at 8:28 p.m. which reached Aleppo the next day at 6:14 a.m. to join the Iraqi branch.

Note, however, that these schedules remained precarious and at the mercy of destabilizing events in this part of the Middle East. Thus already from November 1938 until the beginning of 1939 following serious disturbances in Palestine, garage owners had been unable to circulate their cars between Beirut and Haifa.

It was in 1942 that the continuity of the railway had finally been established between Syria and Egypt, with on the one hand the construction of 238 km of single track along the coast of Lebanon between Tripoli, Beirut and Haifa, and on the other hand the launching of a railway bridge at Kantara on the Suez Canal to join the Cairo line. This work had been carried out by the British army, which since June 1941 had occupied Syria and Lebanon. However, in this period of war, the Tripoli-Haifa line was reserved for military traffic only, and the Taurus Express still had to stop in Tripoli. Also CIWL relations in Palestine and all sleeping car, restaurant and Pullman services on the Egyptian railways were discontinued until 1945.

The operation of the Taurus Express remained tri-weekly until the 1942-42 winter service using between Haydarpara and Baghdad a sleeping car, a restaurant car and a mail van, and between Haydarpara - Aleppo-Tripoli another sleeping car, all hardware now being metallic. In Palestine, the 4 sleeping cars and the 3 restaurants intended for connections to Egypt were parked and the entire Egyptian fleet comprising 18 sleeping cars, 10 dining cars and 13 Pullmans were also out of service. Finally from the winter of 1942-43 and until the summer of 1945 the Taurus Express became bi-weekly on the same lines with the addition of a sleeping car between Ankara and Adana.

While the equipment of the CIWL had suffered in Europe, apart from the neutral countries of Switzerland, Spain and Portugal, requisitions, spoliations, destruction by bombardments, several transfers of equipment had been able to be carried out for the benefit of Turkey. This is how the CIWL fleet dependent on the Haydarpara workshops counted in 1944. 53 sleeping cars including 37 metal, 39 restaurant cars including 17 metal and 19 vans including the 6 metal of the Taurus Express.

POST-WAR

In a Europe emerging from hostilities, the SOE was put back into circulation on January 7, 1946 between Paris-Milan-Venice and Rome, but it could not resume its original route, specified the timetable conference at the time, since this train did not could pass Trieste as long as communications in Central Europe were not re-established.

It was not until the summer of 1947 that the SOE's relationship to Istanbul was effective, allowing this important link with Turkey to be rediscovered.

On the East side, a daily and direct connection between Cairo and Haifa including a 1st class sleeping car and a restaurant car, was opened in 1946 in the timetable. Cairo 5:50 p.m. – Kanatara 10:05 p.m. – Gaza

6:12 a.m. – Haifa 12:07 p.m. On the way back, the sleeping car and restaurant left Haifa the next day at 6:45 a.m. by train 1/750 to arrive from Cairo at midnight.0.00.

It should be noted that the Haifa-Beirut-Tripoli railway line was still under British military control and a connection with the Taurus Express still required the use of the road. After a temporary interruption in the winter of 1946, the traffic of the Palestinian railways was restored in the summer of 1947, however suffering the consequences of serious attacks (11). Then from May 15, 1948, with the entry into the war of Egypt and Israel on the territory of Palestine, there remained by the Egyptian railways (E.S.R.) only the Kantara relation to Rafa border, and an extension to Gaza for some time. The exploitation of the material of the CIWL ceased at the end of 1948, part of this material was lost, another ceded to the ESR, but that is another story. On the Turkish side, the Taurus Express entered Beirut for the first time on June 1, 1947 service. Thus stretched from Haydarpasa to Beirut over 1924 km, this long railway ribbon with two branches now served from Istanbul the capitals of Iraq and Lebanon twice a week with the comfort of 1st and 2nd class sleeping cars, a restaurant car supplemented by a post office van on the entire common route to Aleppo then on the Iraqi branch, and another sleeping car on the Lebanese branch.

Leaving Haydarpasa on Mondays and Thursdays at 9:00 a.m. connecting with the SOE arriving at 6:40 a.m. in Istanbul, the Taurus Express passed through Ankara at 9:30 p.m., adding a new sleeping car to Adana joined the following days at 1:15 p.m. to arrive in Aleppo at 10:10 p.m. on the other hand leaving Aleppo at 11:00 p.m. the Iraqi branch of the Taurus Express required an extra day to cover a 1058 km journey and arrive in Baghdad on Thursdays and Sundays at 10:34 a.m. In the opposite direction the Taurus Express left Baghdad at 8:00 p.m. 30 on Mondays and Fridays, and Beirut at 6:00 p.m. on Tuesdays and Saturdays, reaching Haydarpasa on Fridays and Tuesdays at 7:10 a.m.

In summary, in the East direction, Baghdad was connected in 3 days and 1h 34 min, and Beirut in 2 days and 2 h 45 min. On the return, the schedules marked a long stay in Aleppo to compensate for possible delays on the two branches, and also significant relaxations on the Turkish route to Ankara.

NB

We noted in the 'Wagons-Lits' guides the different meal prices offered according to the currency of the countries crossed. Thus in 1946 were noted

Breakfast at 100 Turkish piastres: at 175 Syrian piastres: 70 Iraqi fils: at Palestinian miles: at 12 Egyptian piastres,

The meat breakfast at 160 Turkish piastres; 275 Syrian piastres: 250 Iraqi fils; at 16 Egyptian piastres;

Lunch or dinner at 300 Turkish piastres; 400 Syrian piastres; 350 Iraqi sons: 300 Palestinian miles; to 35 Egyptian piastres,

An afternoon tea offered at 125 Turkish piastres or 75 Iraqi fils

The cost rates of the time cannot translate comparisons of meals in French francs because of the disparities in the purchasing power of services and menus offered in each country.

To approximate the services in 1947 of restaurant cars in France, let us quote lunch or dinner counted at 135 francs which would be equivalent to 37.65 current francs according to INSEE calculations. Sums clearly disproportionate to the reality of 1992.

It was observed from the summer of 1947 that the bi-weekly branch for Beirut of the Taurus Express arriving in Aleppo on Tuesdays and Fridays, was supplemented, but without correspondence, by another night rail connection with a sleeping car these same days between Aleppo and Rayak, and also Mondays, Wednesdays and Thursdays between Aleppo and Tripoli. For this purpose were in rotation 3 sleeping cars with teak body numbers 3155, 3174 and 3194, already reformed since 1939 and out of inventory of the CIWL fleet, which nevertheless were used on this relation until 1949 for between then sold to the railways of Syrian iron.

However, Beirut's sleeping-car relationship initially only lasted two years. In service on October 2, 1949, the sleeping car for Lebanon did not go beyond Aleppo. The political events between Syria and Lebanon were obviously the cause. A connection by local train was then offered with, on the day following the arrival of the Taurus Express, a connection between Alpe and Tripoli; moreover, there was also a train between Tripoli and Beirut but whose schedules required another night's stop in Tripoli. These insane correspondences will be fortunately improved in winter 1950-1951, by means of a railcar traced between Aleppo and Beirut during the day however it will be necessary to reach ten years before, that again a sleeping car enters Beirut.

During the following years, the Taurus Express remained bi-weekly for Baghdad, the branch of Tripoli and Beirut being removed from the operation of the CIWL. As indicated, after the arrival of the Taurus Express in Aleppo at 11:20 p.m., the following day at 7:30 a.m. A railcar left for Tripoli and Beirut. In the opposite direction, the railcar arrived in Aleppo at 3:15 p.m. the day before the 7:00 a.m. passage of the Taurus Express bound for Haydarpasa.

From October 5, 1952 the Taurus Express for Baghdad will be equipped with 1st, 2nd and 3rd class sleeping cars, type SGT. For this purpose the workshops of Haydaparsa had transformed from February 1952 metal sleeping cars of the series 3432 to 3455 offering 4 compartments with 3 beds of 3rd class and 5 compartments with 2 beds of 2nd class which can possibly between reserved in single for the 1st class. Each cabin adjoined a toilet. A total of 11 sleeping cars will have their interiors transformed by the Haypardasa workshops between 1952 and 1958. On the other hand, the sleeping cars of the Taurus Express limited to Aleppo and those used between Ankara and Adana remained of the SG type with 17 seats and 1st and 2nd class.

With regard to the catering provided to Baghdad, the CIWL operates metal restaurant cars with 36 seats with armchairs distributed in two rooms, smoking and non-smoking, and a compartment with 6 fixed seats.

It should be noted that in the agreements between the Turkish Railway Administration and the CIWL, Wagons-Lits equipment was fitted to all qualified trains on all routes in the country. In return for this exclusivity granted to the CIWL, by a new contract dated January 9, 1947, the TCDD required the minimum presence on the territory of 70 sleeping cars, 40 dining cars and 10 vans.

In the summer of 1954 every Saturday from Haydarpasa, an additional Taurus Express using a sleeping car and restaurant car, was started following the same normal path to Ankara, then continued with a schedule a little shifted in advance until 'at the Fevzipasa junction before Islahiye to wait for Gaziantep. This new relationship was at the time the beginning of a new route under construction, extended after Gaziantep to join the Beirut line in a branch located at Karkamis 55 km beyond Tchoban-Bey, and thus avoid Aleppo on the Syrian territory. On the way back, the same convoy left Gaziantep every Monday to reach Haydarpasa on the same schedule as the Taurus Express.

During the first year of this complementary operation, it was undoubtedly observed following dissensions between CIWL and the Syrian railways, that the restaurant car of the Taurus Express was detached at

Islahiye before the Syrian border and a buffet service was then insured in the Baghdad sleeping car for these travellers alone.

On June 3, 1956 the Taurus Express offered a new branch to Iskenderun (12) port and seaside resort in the Mediterranean, joined by a 60 km line detached from the main line at Topprakkazle after Adana. Now the Taurus Express from Haydarpasa ran on Mondays and Thursdays for Aleppo and Baghdad, Tuesdays and Sundays for Iskenderun and Saturdays for Gaziantep.

The compositions of the Taurus Express used for Baghdad sleeping cars of the SGT type for the three classes, and of the Y type for the new branches. These 22-seater Y-type metal cars were built specifically for Turkey in 15 copies by the Nivelles Metallurgical Workshops in Belgium in 1948 and transferred to Haydarpasa between November 1948 and January 1949 with the numbering 3888 to 3902.

23,452 m in overall length, these cars had a 22,200 m frame in riveted and welded steel, resting on bogies with a centre distance of 2,500 m, of the PL3 type in welded elements and equipped with SKF bearing axle boxes resting on the right balance.

The interior layout included 11 compartments with 2 beds, separated by Z-shaped partitions, 10 of which could communicate with each other. Each compartment had a washbasin with hot and cold water, and toilets were located at the ends as well as a local office available to the driver, the latter remaining on duty in the corridor. All the fixed or mobile windows were made of double glass with mosquito net protection on the cabin side and glass slat ventilation: on the aisle side, the 3 mobile windows were also equipped with mosquito nets.

These modern cars equipped the Ankara Express, the Anatolia Express and finally, from the summer of 1956 the Taurus Express. Another particularity noted, the restaurant car running on the Gaziantep and Iskenderun relations came from the transformation of a Pullman type Flèche d'Or car refitted with 36 seats.

It should be noted, however, that from the summer of 1957 the catering service of the two Gaziantep and Iskenderun branches was now provided by a mixed restaurant car belonging to the TCDD. On the other hand, a 42-seat CIWL restaurant car remained incorporated into the Taurus Express for Baghdad.

It was finally on May 23, 1959 that the Taurus Express connection for Lebanon appeared on the summer service timetable, with first every Thursday from Haydarpasa an extension from Aleppo to Tripoli, then these same Thursdays to from October 8 to Beirut, but only until Thursday October 29. The Beirut sleeping car will therefore only be operational 4 times in each direction! Fortunately, from June 30, the sleeping car connection for the Lebanese capital will return to normal with a weekly service.

The best CIWL operation for the Taurus Express can be seen in the 1960-1961 winter service with the opening in Turkey of the Gaziantep-Karkamis line for the Baghdad connection.

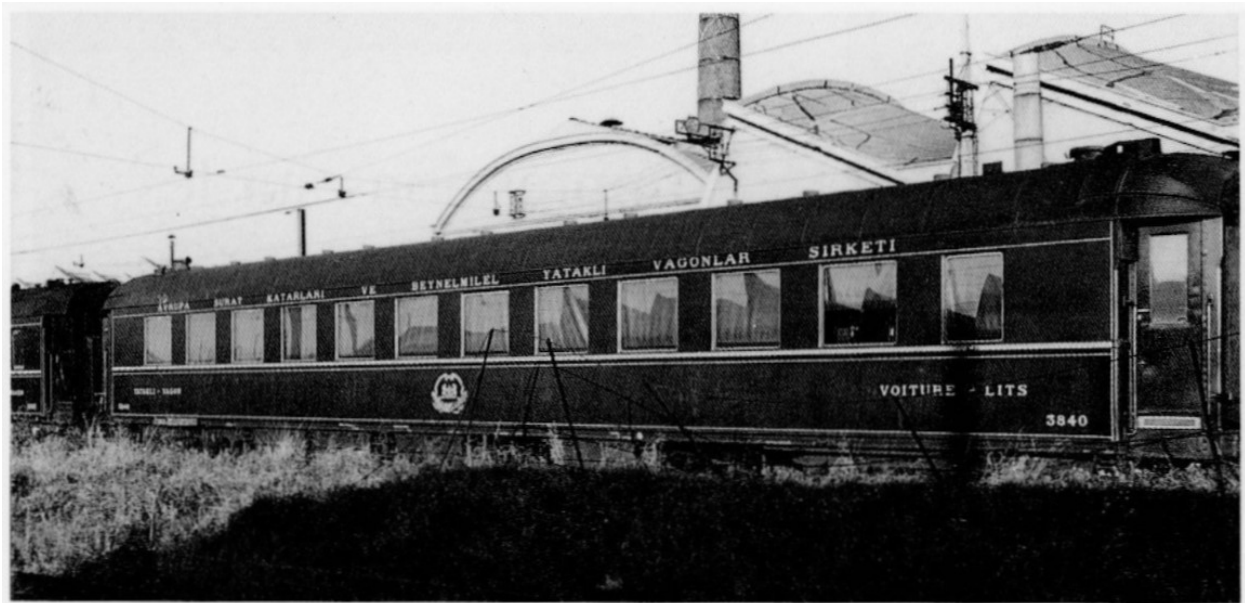
In summary, to this service circulated from Haydarpasa.

On Thursdays an SGT type sleeping car for Baghdad via Aleppo, and another SGT type sleeping car for Beirut.

On Sundays a sleeping car type SGT for Baghdad via Gaziantep and a sleeping car type SGT limited to the Iraqi border of Kamechlie via Aleppo.

Completed these Thursdays and Sundays with a van for Baghdad and a detached dining car at Fevzipasa.

On the other hand, on Saturdays a type Y sleeping car circulated for Gaziantep, and on Wednesdays a type Y sleeping car for Iskenderun. Catering on these two routes was maintained with a mixed dining car from TCDD.



Back in France in Villeneuve-Saint-Georges is the type Y sleeping car no. 3840 from the Turkish fleet.

It should also be noted that a Y-type sleeping car entered the composition of the Taurus Express on Wednesdays between Haydarpasa and Eskisehir to reach Adana by the old route via Konya (13) on the name of Meram Express and including another mixed restaurant of the TCDD .

In the following years, for the Taurus Express, the CIWL retained this operating model, nevertheless restricted in summer 1963 by the abolition of the sleeping car for Iskenderun, and by the replacement in summer 1964 of the mixed restaurant for Gaziantep by a simple buffet TCDDs.

At the expiry of the contract binding the CIWL and the TCDD on 1 April 1967, the renewal of the operation of the restaurant on all the lines will not be renewed, and consequently the CIWL restaurant cars will be abolished. CIWL restaurants will be removed from Turkish inventory. Out of a total of 20 restaurant cars (LOKANTALI VAGON) still maintained at the beginning of 1967, (and of which 11 were in active service on the Taurus Express, the Anatolia Express, the Izmir Express and the Istanbul Express), 15 units were put at the disposal of the TCDD, and the 5 others, after reform, were sold in Istanbul in 1967 to Ilhami Soker scrap dealer (ex Pullman n° 4027, 4028, 4051, 4052 and 4055).

With regard to the operation of sleeping cars after 1 April 1967, a new 5-year contract was signed with the CIWL to continue to provide Wagons-Lits services, including of course the Taurus Express with the introduction of a new batch of 8 modern cars, taken from European fleets, of the YU type offering 26 seats, 14 of which are distributed in 7 cabins with double lots of 1 or 11 class, and 12 seats in 4 cabins of 111st class.

These sleeping cars from a series of 30 units (No. 3903 to 3932), were operational on the Taurus Express, in 1970 between Haydarpasa and Beirut, and in 1971 between Haydarpasa and Baghdad via Gaziantep.

The presence of the CIWL in Asia Minor was to end definitively on April 1, 1972. For this last service, the Company had operated its fleet of 37 sleeping cars distributed among the following trains.

Anatolia Express: Haydarpasa-Ankara, 6-5 daily train, 578 km.
Izmir Express; Ankara-Izmir, weekly 7-6 train 835 km.
Guney Express: Haydarpasa-Kurtalan, train 12-11 quad-weekly 1845 km
Van Golu Express: Haydarpasa-Tatvan, train 12-11 tri-weekly 1891 km
Dogu Express: Haydarpasa-Kars, daily 10-9 train 1946 km
Pasinier Express: Ankara-Erzurum, train 714-713 bi-weekly 1138 km
Taurus Express: Haydarpasa-Beirut or Baghdad, 3-4 weekly train, 1924 or 2603 km

22 sleeping cars of the Y and YU type will be repatriated to Europe, 15 sleeping cars of the SGT type will be sold to the TCDD, as well as the 6 metal vans of the Taurus Express, finally 8 old sleeping cars, already reformed, will be demolished on site. The Haydarpasa workshops and various CIWL facilities will obviously be taken over by the TCDD.

Thus a page in the railway history of the "Wagons-Lits" was completed, leaving with the Taurus Express, its unpublished memories of travel to Beirut and Baghdad.

Footnotes;

(1) London, Paris, Lausanne, Milan, Venice, Belgrade, Nish, and Angora, Aleppo, Adana.

(2) The city of Constantinople, sitting on both banks of the Bosphorus, was the capital of Turkey from 1453 to 1923. When the Turkish Republic was proclaimed on October 13, 1923. Angora, the former stronghold of Anatolia became the new political capital later named Ankara. Also Constantinople, in Turkish Stamboul, was renamed Istanbul for the part of European city for the part of European city, and Haidar Pasha for the Asian part. We observe that from November 1929 the name in the timetables is modified to read Haydarpasa.

(3) It was observed, from October 1928 until February 14, 1930, that the four-week Haidar Pasha Aleppo sleeping car was extended either to Tripoli twice a week or to Rayak once a week to also spare the correspondence with Beirut by road, or with Damascus.

(4) It was in November 1929 that the name of 'Hayparpasa' appeared in the timetables, replacing Haidar Pasha following the officially promulgated change of Arabic script for Roman characters.

(5) The spelling of some cities was changed in the timetables towards the end of 1936. Thus Nisisbin became Nusaybin.

(6) Station near Nusaybin (Nissibin) origin of a railway branch in the city of Mardin.

(7) This extension was executed from Diyarbakir to Kurtalan on approximately 180 km of TCDD lines

(8) under British mandate in 1919 after the First World War. Iraq gained independence in 1932 headed by King Faisal.

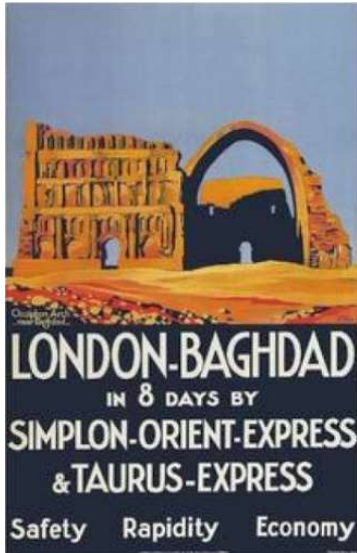
(9) Opening of the line between Tel Kotchek and Sabuniyat on January 8, 1939 and between Sabuniyat and Mosul on March 29.

(10) Sleeping cars of the mixed berth-bed-lounge type delivered in 1909 by the Cie Générale de Construction in St Denis and numbered 1893 – 1897 and 1902. Sold in 1938 to the C.G.C. for the construction of the Taurus Express vans.

(11) on April 22, 1947, an attack in Rehovot near Jerusalem destroyed sleeping car 2168; that same year another Palestinian attack seriously damaged restaurant car 2351. All the equipment was teak.

(12) *The old Syrian port, under French mandate, called Alexandretta and connected by the railway to the Turkish line, before being ceded in June 1939 to Turkey, by rectifying the border, it then took the name of Iskenderun.*

(13) *See before for the original Taurus Express route.*



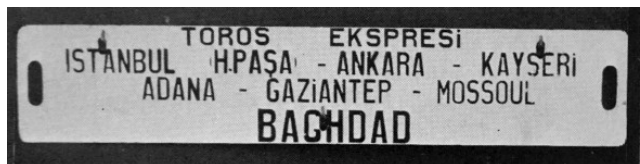
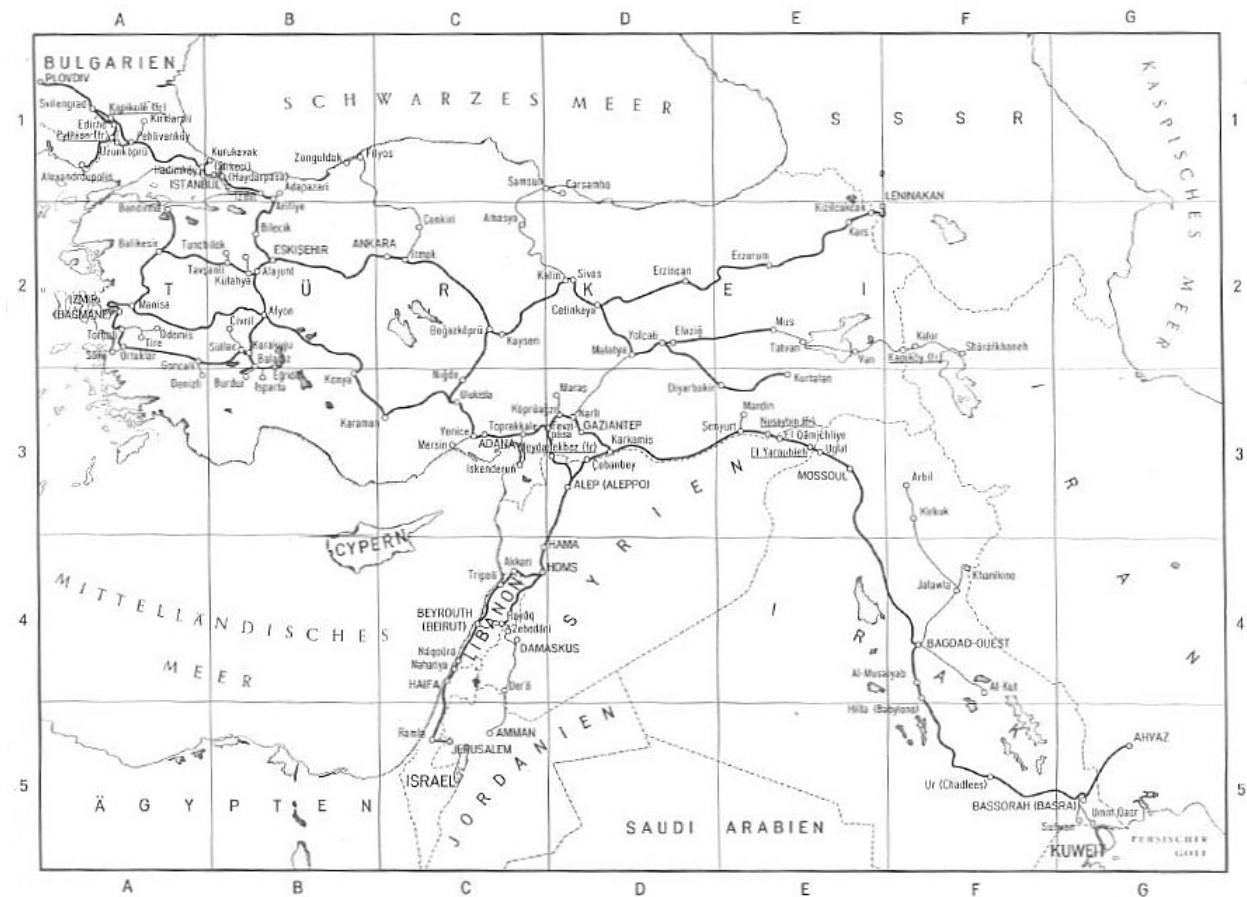
Taurus Express (Toros-Expressi)

A journey in 1974 in timetables and fares

by Ronald Jocher

This CIWL train, introduced in 1930, ran on the Baghdad Railway, which was not fully constructed initially and did not run CIWL sleeper cars continuously to Baghdad via Konya and Aleppo in Syria until 1940.

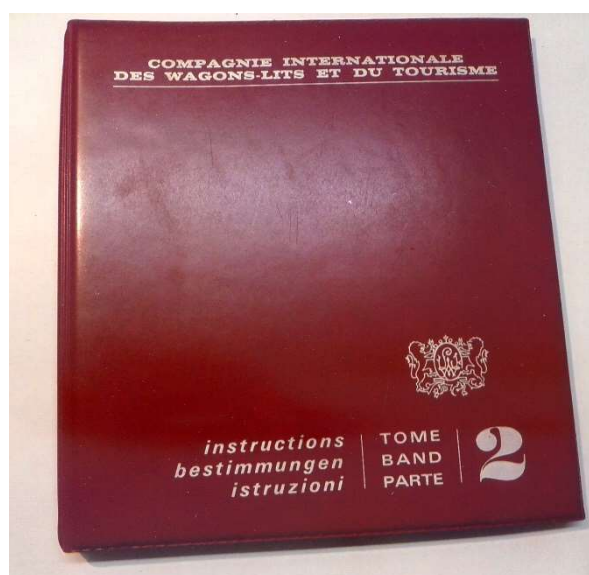
The most prominent passenger was Agatha Christie, who often visited her husband, the archaeologist Sir Max Edgar Lucien Mallowan, during his excavations in Syria. To get to Istanbul, she used the Simplon-Orient-Express from Paris Gare de Lyon.





As the connecting passengers could not (or did not want to) continue with the Taurus Express on the arrival day of the Simplon-Orient or the (convention train) Direct-Orient-Express in Istanbul, the opportunity presented itself to stay overnight at the Pera-Palace Hotel once founded by the CIWL.

The journey times and fares of such a trip are illustrated by two routes from Frankfurt (Main) Central Station and from London Victoria Station in 1974. From 1971, TCDD (Turkish Railways) had taken over the CIWL services in Turkey, initially with sleeping cars taken over from CIWL. For 1974, the timetables for the Direct Orient are taken from Guide Bleu (CIWLT agency edition) Volume 1 and the sleeping car fares from Guide Rouge Volume 2.



49

services
internationaux
internationale
dienste
servizi
internazionali

STUTTGART MÜNCHEN LJUBLJANA ZAGREB BEOGRAD

Km	D		HORAIRE • FAHRPLAN ORARIO	414- D 414	294- D 294	SERVICES • DIENSTE • SERVIZI
	415- 415	295- 295				
0	17 21		D STUTTGART-Hbf A	9 23		DALMACIJA-EXPRESS D 415-415 STUTTGART-ZAGREB EPA Mainz ZBR/ISTG 10 SDT Stuttgart-Zagreb VL n° 268 414-D 414 ZAGREB-STUTTGART Ag. CIWLT Zagreb 7 SDT Zagreb-Stuttgart EPA Mainz ZBR/ISTG 3 SDT Zagreb-Stuttgart → 14 jours, Tage, giorni ensuite, dann, inseguito Ag. CIWLT Zagreb
94	18 30		D ULM A	8 10		
180	19 20		D AUSBURG A	7 05		
241	20 15	17 18	D MÜNCHEN-Hbf A	5 58	8 45	
306			D ROSENHEIM A		8 00	
394	22 24	19 20	D SALZBURG A	3 40	6 20	
582			D VILLACH-Hbf D			
	1 37	22 20	D VILLACH-West D	0 09	2 24	
607	2 09	22 41	A ROSENBAACH D	23 40	1 54	
620	2 33	23 06	A JESENICE D	23 16	1 18	
634			D LESCE-Bled D	22 32	0 33	
661			A KRANJ D	22 09	0 08	
694	4 00	0 29	A LJUBLJANA D	21 42	23 40	
694			D LJUBLJANA A			Stuttgart-München München-Stuttgart
785			A PIVKA D			
849			A RIJEKA D			
694	4 20	0 41	D LJUBLJANA A	21 10	23 10	JUGOSLAVIA-EXPRESS D 295-295 MÜNCHEN-BEOGRAD EPA Mainz ZBR/ISTG 10 SDT München-Beograd VL n° 251 294-D 294 BEOGRAD-MÜNCHEN Ag. CIWLT Beograd Ag. CIWLT Zagreb
767	5 16	2 51	A ZIDANI MOST D	20 13	22 13	
852	6 34		A ZAGREB-Gl. Kol D	18 55	20 50	
852			D ZAGREB-Gl. Kol A			
925			A SUNJA D			
965			A BOSANSKI NOVI D			
1043			A BIHAC D			
1174			A KNIN D			
1228			A PERKOVIC D			
1276			A SPLIT D			
852		3 11	D ZAGREB-Gl. Kol A		20 29	
873		4 14	A BANOVA JARUGA D		19 27	
958		4 29	A NOVSKA D		19 12	
993		4 56	A NOVA GRADISKA D		18 42	
1015		5 14	A NOVA KAPELA D			
1045		5 37	A SLAVONSKI BROD D		18 05	
1077		6 02	A STRIZIVOJNA-VRPOLJE D			
1110		6 27	A VINKOVCI D		17 18	
1149		6 58	A SID D		16 46	
1184		7 24	A SREMSKA MITROVICA D		16 17	
1201		7 39	A RUMA D		15 57	
1231		8 02	A STARA PAZOVA D			
1266		8 32	A BEOGRAD D		15 08	
						München-Villach Ljubljana-Beograd JZ

Bureaux détenteurs Laufkartenstellen Uffici detentori	Réservation Verkaufsfrist Prenotazione	Adresse Adresse Indirizzo	Heures d'ouverture Dienststunden Ore di apertura	En dehors des heures d'ouverture Nach Dienstschluss Oltre le ore di apertura
EPA Mainz ZBR/ISTG	3 Mois 3 Monate 3 Mesi	65 Mainz-Kaiserstrasse 3 (BP 2054) Tél. 06131 - 22475/6/7 Basa 954-2283 Adr. télég. WAGOLITS MAINZ Télex 04187-435/6 ISTG D.	①-⑤ 8 30 - 17 30 ⑥ 9 00 - 12 00	
Ag. CIWLT Beograd	2 -	21, rue Mose Pijade 11000 Beograd. Tél. 335-331/2/3/4/5. Adresse télégraphique SLEEPING Télex 11866 YU CIWLT	①-⑥ 7 00 - 19 00	
Ag. CIWLT Zagreb	2 -	Nikole Tesle 4 - 41001 Zagreb Tél. 443-093/095/821 B. Post. 601 - Adr. tél. SLEEPING	①-⑥ 7 00 - 19 00	

Frankfurt (Main) – Istanbul:

Only on Thursday for the fastest journey to Baghdad	Frankfurt (M) dep.	13:16	Train IC 106	
Donnerstag Freitag	Munich Hbf dep. Beograd arr.	17:18 08:32	Train 295	WL of JŽ in Jugoslavia-Express
Freitag	Beograd dep.	09:35	Train 293	WL U of CIWLT in Direct-Orient
Samstag	Istanbul Sirkeci arr.	08:25		Connection Istanbul see following table

London – Baghdad

24	services internationaux	LAUSANNE MILANO	SOFIA ISTANBUL
	internationale dienste	PARIS	BEOGRAD
	servizi internazionali	BERN INTERLAKEN	ATHÈNES

Km	TRAIN ZUG TRENO	HORAIRE • FAHRPLAN • ORARID	TRAIN ZUG TRENO	Km	TRAIN ZUG TRENO	HORAIRE • FAHRPLAN • ORARIO	TRAIN ZUG TRENO
		(3) D LONDON-Victoria A 15 30	(3) 15 42	1660	225	23 05 D POSTOJNA A 5 28	
0	400	19 27 D CALAIS-Maritime A 11 17		1736	0 23 D LJUBLJANA A 4 15		
45		20 04 D BOULOGNE-Ville A 10 32		1894	3 01 D ZAGREB-Gl. Kol. D 2 05		
168		21 21 D AMIENS A 9 18		2087	5 09 A SLAVONSKI BROD D 23 33		
299		22 27 A PARIS-Nord D 8 12	401	2152	5 58 A VINKOVCI D 22 48		
				2308	8 16 A BEOGRAD D 20 45		
316	5755 (1)	23 53 D PARIS-Lyon A 16 29	5754	2444	9 47 D A 19 50		
631		2 52 D DIJON A 3 12		2552	11 44 A SVETOZAREVO A 17 30		
754		5 09 A FRASNE D 0 48	5754	2596	13 28 A NIS A 16 32		
				2726	14 22 A LESKOVAC A 14 52		
754	5755	5 32 D FRASNE A 0 29		2774	16 52 A KUMANOVO A 12 27		
770	942	5 45 A PONTARLIER A 0 15	5754	2837	17 35 A SKOPJE A 10 55		
794		6 13 A LES VERRIERES D 23 42		2980	19 01 A TITOV VELES A 10 08		
823		6 51 A NEUCHÂTEL D 23 03		2983	20 47 A GEVGLIJA (H.E.C.) A 7 45		
877		7 46 A BERN D 22 08	957	3059	23 15 D IDOMENI (H.E.O.) A 7 51		
908		8 20 A THUN D 21 16		3096	1 10 D THESSALONIKI A 5 30		
923		8 31 A SPIEZ D 21 05		3144	1 46 D PLATI A 4 52		
946		8 49 A INTERLAKEN-West D 20 45		3230	2 23 D KATERINI A 4 02		
949		8 54 A INTERLAKEN-Ost D 20 40	643	3356	3 54 D LARISSA A 2 36		
				3413	6 26 A LIANOGLADION D 0 06		
754	225	5 21 D FRASNE A 0 27		3437	7 50 A TITHOREA D 22 45		
778		6 05 A VALLORBE D 0 08		3479	8 10 A LEVADIA D 22 26		
824		7 00 A LAUSANNE D 22 57		3508	8 50 A THIVE D 21 47		
842		7 20 A VEVEY D 22 32		3569	9 25 A INOI D 21 15		
849		7 28 A MONTREUX D 22 23		3579	10 45 A ATHÈNES D 20 00		
863		7 40 A AIGLE D 22 09			11 27 A LE PIREE D 19 10	224	
872		7 48 A BEX D 22 00		2308			
876		7 54 A SAINT-MAURICE D		2444	9 35 D BEOGRAD A 19 38		
891		8 06 A MARTIGNY D 21 43		2549	11 32 A SVETOZAREVO D 17 23		
916		8 24 A SION D 21 26		2594	13 11 A CRVENI KRST D 15 41		
932		8 37 A SIERRE (Montana-Ver.) D 21 13		2622	A NIS D		
961		8 59 A VISP D		2647	14 55 A PIROT D 13 58		
970		9 07 A BRIG D 20 45		2676	15 25 A DIMITROVGRAD (H.E.C.) D 13 32		
1012		9 49 A DOMODOSSOLA D 19 29		2722	17 39 A DRAGMAN (H.E.O.) D 13 37		
1042		10 26 A VERBANIA PALLANZA D 18 47		2741	18 23 A SOFIA D 12 40		
1051		10 39 A STRESA D 18 34		2808	18 50 D A 11 53		
1068		10 55 A ARONA D 18 18		2841	D PODUENE A		
1077		11 06 A SESTO CALENDE D 18 07		2858	19 25 D VAKAREL A		
1094		11 21 A GALLARATE D 17 50		2877	19 53 D KOSTENEZ A		
1137		11 55 A MILANO-Centrale D 17 15		2941	20 20 D SEPTENVRI A		
1220		13 46 A BRESCIA D 15 08		2890	D ALEKSANDAR STAMB. A		
1248		14 07 A DESENZANO del-Garda-S. D 14 44		2941	20 35 D PAZARDSIK A		
1285		14 34 A VERONA-F.N. D 14 18		2973	20 57 D KRICIM A		
1337		15 24 A VICENZA D 13 35		2996	21 22 D PLOVDIV A 9 35		
1367		15 48 A PADOVA D 13 13		3011	22 08 D PARVOMAI A		
1395		16 13 A VENEZIA-Mestre D 12 49		3039	22 38 D DIMITROVGRAD A 8 18		
1404		16 26 A " -S.Lucia D 12 37			23 00 D MARITZA A 7 54		
1413		17 37 D VENEZIA-Mestre A 11 37			23 20 D HARMANLI A 7 35		
1473		18 19 D PORTOGRUARO-CAORLE A 10 49			0 34 D SVILENGRAD A 6 25		
1505		18 44 D S. GIORGIO DI NOGARO A			0 54 A KAPIKULE D 6 05		
1516		18 55 D CERVIGNANO-Aquil-Gr A 10 20			2 08 A EDIRNE D 4 43		
1553		19 08 D MONFALCONE A 10 06			A PEHLIVANKÖY D		
1561		20 09 D TRIESTE-Centrale A 8 25			8 25 A ISTANBUL-Sirkeci D 21 40	292	
1590		20 43 A VILLA OPICINA D 7 52					
1607		22 09 D SEZANA A 6 15					
1618		22 28 D DIVACA A	224				

TARIF X PAGE/SEITE/PAGINA 306-308
TARIFFA X PAGE/SEITE/PAGINA 306-308

Bureaux de ventes Laufkartenzellen Uffici detentori	Reservation Verkaufsstelle Prenotazione	Adresse Adresse Indirizzo	Heures d'ouverture Dienststunden Ore di apertura	En dehors des heures d'ouverture Nach Dienstschluss Oltre le ore di apertura
B.C.P. Paris B.C.P. Milano EPR Basel	voir page, siehe Seite, vedere pagina 17.			
B.E. Trieste	3 -	Ufficio Centrale Viaggi S.r.l. 6, Piazza dell' Unità. Tél. 62621/2/3/4/5. Adr. Tél. CENTRALVIAGGI.	①-⑤ 8 30 à 12 30 15 30 à 19 30 ⑥ 8 30 à 12 30	①-⑤ 20 00 à 22 30 13 00 à 22 30 ⑥ 9 00 à 22 30

Page Seite Pagina	14	Date d'application Gültig ab Vale dal	29/9/74	Remplace page Ersetzt Seite Sostituisce pagina	—	Contrôle Kontrolle Controllo	—
-------------------------	----	---	---------	--	---	------------------------------------	---

SERVICES • DIENSTE • SERVIZI

5755-942 (1) PARIS-INTERLAKEN 20, 21, 22, 31-XII, 1, 2, 3-I + ⑤ 10-I - 4-IV B.C.P. Paris 11 SDT Paris-Interlaken	DIRECT-ORIENT POOL 04 U n° 110	INTERLAKEN-PARIS 21, 22, 23-XII, 1, 2, 3, 4-I + ⑤ 11-I - 22-III, ⑤ 31-III, ⑤ 5-IV EPR Basel 11 SDT Interlaken-Paris	643-957-5754 (2)
--	--------------------------------------	---	------------------

DIRECT-ORIENT / ATHÈNES-EXPRESS			
5755-225 (1) PARIS-ATHÈNES ① ⑤ B.C.P. Paris 7 SDT Paris-Milano 4 SDT Paris-Athènes B.C.P. Milano 2 SDT Milano-Belgrad 2 SDT Milano-Thessaloniki 3 SDT Milano-Athènes Ag. CIWLT Belgrad 2 SDT Belgrad-Athènes Ag. CIWLT Thessaloniki 2 SDT Thessaloniki-Athènes	POOL 04 U n° 97	ATHÈNES-PARIS ① ⑤ Ag. CIWLT Athènes 2 SDT Athènes-Thessaloniki 3 SDT Athènes-Belgrad 6 SDT Athènes-Paris Ag. CIWLT Belgrad 2 SDT Thessaloniki-Paris Ag. CIWLT Thessaloniki 3 SDT Belgrad-Paris	224-5754 (2)

DIRECT-ORIENT / MARMARA-EXPRESS			
5755-225-293 (1) PARIS-ISTANBUL ① ⑤ B.C.P. Paris 6 SDT Paris-Milano 4 SDT Paris-Istanbul 1 SDT Paris-Sofia B.C.P. Milano 1 SDT Milano-Belgrad 3 SDT Milano-Sofia 2 SDT Milano-Istanbul Ag. CIWLT Belgrad 1 SDT Belgrad-Istanbul B.I.V. Rila Sofia 4 SDT Sofia-Istanbul	POOL 04 U n° 99	ISTANBUL-PARIS ① ⑤ Ag. CIWLT Istanbul 4 SDT Istanbul-Sofia 3 SDT Istanbul-Belgrad 4 SDT Istanbul-Paris B.I.V. Rila Sofia 4 SDT Sofia-Paris Ag. CIWLT Belgrad 3 SDT Belgrad-Paris	292-224-5754 (2)

TRIESTE-BEOGRAD B.E. Trieste	JZ 72 VL n° 345	BEOGRAD-TRIESTE Ag. CIWLT Belgrad Ag. CIWLT Zagreb	
Milano-Trieste Belgrad-Gevgelija Lianokladion-Athènes Kapikule-Istanbul	X CIWLT X JZ X CH X TCDD	Venezia-Milano Trieste-Milano Gevgelija-Belgrad Athènes-Lianokladion Istanbul-Kapikule	

(1) PARIS-Lyon D 23 56 train, Zug, treno 225 : 19/20-XII - 6/7-I, ① / ① ① / ① 17/18-I - 5/6-IV + 31-III/1-IV
 (2) FRASNE D 0 29 PARIS-L A 6 20 " " " 224 : 18/19-XII - 5/6-I, ① / ① ① / ① 18/19-I - 5/7 IV (sauf 22/23-III et 30/31-III) + 21/22-III, 28/29-III, 31-III/1-IV et 4/4-IV.
 (3) 27-X - 15-III : LONDON-Victoria D 14 30 - A 14 42, (ne circule pas, verkehrt nicht, non circola 25-XII).

Bureaux dépositaires Laufkartensstellen Ufficio depositari	Réservation Verkaufsstreit Prenotazione	Adresse Adressa Indirizzo	Bureaux dépositaires Laufkartensstellen Ufficio depositari	Réservation Verkaufsstreit Prenotazione	Adresse Adressa Indirizzo
Ag. CIWLT Zagreb	2 Mois 2 Monate 2 Mesi	Nikole Tesle, 4 - 41001 Zagreb Tél. 443-093/095/821 Boîte postale 601 Adresse télégraphique SLEEPING	Ag. CIWLT Belgrad	2 Mois 2 Monate 2 Mesi	21, rue Mose Pijade - 11000 Belgrad Tél. 335-400, 335-331/2/3/4/5 Adresse télégraphique SLEEPING Télex 11866 YU CIWLT
Ag. CIWLT Thessaloniki	3 -	89, rue N. Megalou Alexandrou Tél. 77-746 et 236-293 Adresse télégraphique SLEEPING	Ag. CIWLT Athènes	3 -	2, rue Karageorgi Servias Tél. 32-42-281 (8 lignes) Adresse télégraphique SLEEPING Télex 215-880 SLEEPING ATH
Bureau International de Voyages - B.I.V. Rila Sofia	3 -	Gourko-Strasse, 5 sofia Tél. 87-07-77 - Basa 52-73 Télex 22345 PBRILA BG	Ag. CIWLT Istanbul	2 -	Elmadag, Babil Sokak 11/2, Harbiye-Istanbul, Tél. 483-238 Adresse télégraphique SLEEPING Télex 162 SLEEPING IST

Table 904 Turkish and Iranian Rlys. HAYDARPASA - TEHERAN

Table with columns for dates (12/45, 46/11), stations (Haydarpasa, Ankara, Bogazkoyru, Kayseri, Sivas, Malazgirt, Elazig, Tatvan Stn, Tatvan Pier, Van Pier, Kapiliyol, Razi, Sharifkhaneh, Tabriz 921, Teheran 921), and times.

1 cl. (Iranian) and 2 cl. (Turkish) Haydarpasa-Teheran and 1, 2 cl. (Turkish) and 2 cl. (Iranian) Haydarpasa-Tatvan and v.v.; Van-Teheran and v.v.; Razi-Teheran and v.v. For difference between Turkish and Iranian Time, see page 8. This train runs daily from Haydarpasa to Elazig and v.v.

Table 905 Turkish State Rlys. (17, 18, 19) ANKARA - ERZURUM - KARS

Table with columns for dates (702, 19, 701), stations (Haydarpasa, Ankara, Bogazkoyru, Kayseri, Sivas, Cankaya, Erzurum, Horasan, Kars, Akyaka, Akhurian), and times.

MOSCOW TIME Moscow 874 arr. 1230; Akhurian arr. 1200; Leninakan dep. 1200; Moscow 874 dep. n 9 45. G-DOGU EXPRESS-1, 2 cl. (Turkish), 2 cl. and 2 cl. Haydarpasa-Kars and v.v. H-Thurs. and Suns. K-Tues. and Sats. h-Tues. only. n-Suns. only. t-Thurs. only.

Table 906 HAYDARPASA - ADANA - ALEPPO - BAGHDAD

Turkish, Syrian and Iraqi Railways (1, 20)

Large table with columns for dates (702, 4, 3, 701), stations (Haydarpasa, Ankara, Bogazkoyru, Yenice, Adana, Toprakkale, Iskenderun, Fevzipasa, Gaziantep, Karkamis, Aleppo, Karkamis, Nusaybin, Kamechlie, El Yaroubieh, Mosul, Samara, Baghdad), and times.

B-TAURUS EXPRESS-1, 2 cl. (Turkish) Haydarpasa-Aleppo-Baghdad and v.v.; Haydarpasa-Aleppo-Baghdad and v.v.; Haydarpasa-Gaziantep-Nusaybin and v.v.; Haydarpasa-Gaziantep and v.v. C-TAURUS EXPRESS-1, 2 cl. (Turkish) Haydarpasa-Gaziantep-Baghdad and Haydarpasa-Aleppo and v.v.; Haydarpasa-Aleppo-Baghdad and Haydarpasa-Gaziantep-Nusaybin and v.v.; Haydarpasa-Gaziantep and v.v. D-TAURUS EXPRESS-1, 2 cl. (Turkish) and 2 cl. Haydarpasa-Gaziantep and v.v.; Haydarpasa-Gaziantep and v.v. O-CUKUROVA-Mons, Weds, and Fris. P-CUKUROVA-Tues, Thurs, and Sats. a-Via Kayseri (arr. 14 04/dep. 14 07). b-Via Kayseri (arr. 12 57/dep. 13 00). c-One hour later, May 1-Sept. 30. For the connection Istanbul-Haydarpasa, see Table 900.

LISEZ A GAUCHE DE HAUT EN BAS, A DROITE DE BAS EN HAUT

Wednesday only fastest connection to Baghdad	London-Victoria dep.	22:00	Train 491 Night-Ferry	WL F of CIWLT
Thursday	Paris Gare du Nord arr.	09:20		
Thursday Saturday	Paris Gare de Lyon dep. Istanbul Sirkeci arr.	23:53 08:25	Trains 5755/225/293 Direct-Orient	WL U of CIWLT
	Overnight stay in Istanbul			
Sunday Wednesday	Istanbul Haydarpaşa arr. Bagdad West dep.	10:40 08:40	Train 4 Toros-Expressi	WL SGT ex-CIWLT

Note: The entire journey was one day shorter on the daily service from London.

Fares (as of 1974/75 in Deutsche Mark DM)

Explanation of fare calculation:

In order to calculate fares and issue tickets, the European Railways issued a "Common International Tariff" (TCV Tariff) in the late 1950s. By the end of the 1990s, almost all European railways (except Albania) and also Morocco, Lebanon, Syria, Iraq and Iran were connected. The Soviet Union and the Eastern European railways had their own tariff among themselves (SMPS tariff).

Each country participating in the TCV tariff issued its own tariff documents with regulations and price tables:

Gemeinsamer Internationaler Tarif

für die Beförderung von

Personen und Reisegepäck (TCV)

Heft IV/13

Besondere Beförderungsbestimmungen, Ausländische Verbindungs- und Preistafeln für den durchgehenden Verkehr

mit

Osteuropa und Vorderasien

(Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Griechenland, Türkei, Syrien, Libanon, Irak)

Gültig vom 1. November 1974 an

Hierdurch wird die Ausgabe vom 1. Juni 1973 aufgehoben

Deutsches Tarifverzeichnis (DB)
Nr. 735

EINLEITUNG

Tarifgrundlage

1. Es gelten die „Allgemeinen Beförderungsbestimmungen“ des Heftes I sowie die nachstehenden „Besonderen Beförderungsbestimmungen“.

Beteiligte Bahnen

2. Am durchgehenden Verkehr mit Osteuropa und Vorderasien sind beteiligt:

Bahn	Amtliche Abkürzung	Bahn	Amtliche Abkürzung
Deutsche Bundesbahn	DB	Zajednica Jugoslovenskih Železnica	JŽ
Österreichische Bundesbahnen	ÖBB	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları	TCDD
Magyar Állam Vasutak	MÁV	Chemins de fer Syriens	CFS
Bulgarski Durschavin Železnici	BDŽ	Chemins de fer de l'Etat Iraquien	IRR
Căile Ferate Române	CFR	Chemins de fer de l'Etat Libanais	CEL
Chemins de fer Hellénique S. A.	CH		

Die Tarifgeschäftsstellen dieser Bahnen und deren Anschriften sind in der Anlage II zum Heft I aufgeführt.

Arten der Beförderungsausweise

3. Außer den im Heft I genannten Beförderungsausweisen werden ausgegeben:
 - Fahrscine zum ermäßigten Fahrpreis für Berufstätige,
 - Schülerfahrscine nur im Verkehr mit Griechenland und der Türkei.

Übersichtskarten

4. Die diesem Heft beigegebenen Übersichtskarten

Ungarn
Rumänien
Bulgarien
Griechenland
Türkei, Syrien, Libanon und Irak

sind in Quadrate aufgeteilt. Die Felder sind in der waagerechten Richtung durch Buchstaben und in der senkrechten Richtung durch Ziffern bezeichnet. Die Planquadrate, in denen die Bahnhöfe liegen, sind in den Tafeln des Teils II vor den einzelnen Bahnhöfen angegeben.

Nach der Türkei über Österreich— Jugoslawien— Bulgarien		Übergang Salzburg—Jesenice— Dimitrograd JZ— Kapikule (fr)		Zustufe 34		Übergang 21—22			
		ab Jesenice (Gr)		7 5 0 3 0		7 5 2 3 0			
		ab Dimitrograd JZ		7 5 2 3 0		7 5 1 3 0			
		ab Kapikule (fr)		7 5 1 3 0				13 E 1	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Tafel 13 E 1	Wegeweisschrift	km	→ ←		↔		↔		
		2. Kl		1. Kl		2. Kl		1. Kl	
								DM	

Von <i>Frankfurt (M)</i>	06-km 21—27							
nach Salzburg	<i>Karlsruhe Würzburg München 577, 661, 106, 132, 211</i>							

von Salzburg nach Jesenice (Gr)	219	21,10	30,10	42,20	60,20	1,34	—
von Jesenice (Gr) nach Dimitrograd JZ	985	64,00	96,10	128,00	192,20	4,31	N 2
von Dimitrograd JZ nach Kapikule (fr)	419	15,20	24,40	32,40	48,80	1,06	N 1

IV/13 — 1. 11. 74

Pünktigkeit	von Kapikule (fr) nach	Zustufentafel 29—34	noch 13 E 1 — 13 E 10							
E 3	Meydanekes (A a)	5 0 0	Kapikule—Istanbul—Ankara—Adana.....	1750	22,70	32,80	41,00	58,20	1,76(9)	—
F 3	Nusaybin (A b)	6 0 1	Kapikule—Istanbul—Ankara—Gaziantep—Karkamış	2284	24,20	34,70	43,40	61,60	2,10(9)	—
F 3	Nusaybin (A b) §	6 0 6	Kapikule—Istanbul—Ankara—Adana—Meydanekes—Alep—Johannesler	2296	40,10	63,40	75,60	115,40	2,00 9(9)	0,95

2

IV/13 — N 1 v. 1. 5. 75

Nach dem Irak		Übergang Nusaybin		Zustufe 9 9 0 0 1 1		Übergang 24 25—29		13 H	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Anstufentafel 13 H	Wegeweisschrift	km	→ ←		↔		↔		Gepäck Frachttarif für je 10 kg begleitet ohne mit Freigewicht
		2. Kl		1. Kl		2. Kl		1. Kl	
								DM	

Die Preise für die Vorstrecke bis Nusaybin werden auf einem besonderen durchgehenden Fahrschein berechnet!

von Nusaybin (A)	Zustufentafel 29—34								
nach									

Bagdad-Ouest ■	1 0	Nusaybin—El Yaroubieh	613	44,80	84,60	89,60	169,20	9(9)	1,85
Basorah (Basra) ■	2 0	Nusaybin—El Yaroubieh	1182	81,50	167,80	163,60	335,60	9(9)	3,32
Hilla (Babylon) ■	3 0	Nusaybin—El Yaroubieh	720	51,70	98,40	103,40	196,80	9(9)	2,09
Khanikine ■	4 0	Nusaybin—El Yaroubieh—Bagdad	789	56,10	107,30	112,20	214,60	9(9)	2,39
Kirkuk ■	5 0	Nusaybin—El Yaroubieh—Bagdad	935	65,60	125,20	131,20	252,40	9(9)	2,78
Mossoul ■	6 0	Nusaybin—El Yaroubieh	150	18,20	31,40	36,40	62,80	9(9)	1,07
Ur (Chaldäer) ■	7 0	Nusaybin—El Yaroubieh	984	68,70	127,60	137,40	250,20	9(9)	2,88

N 1

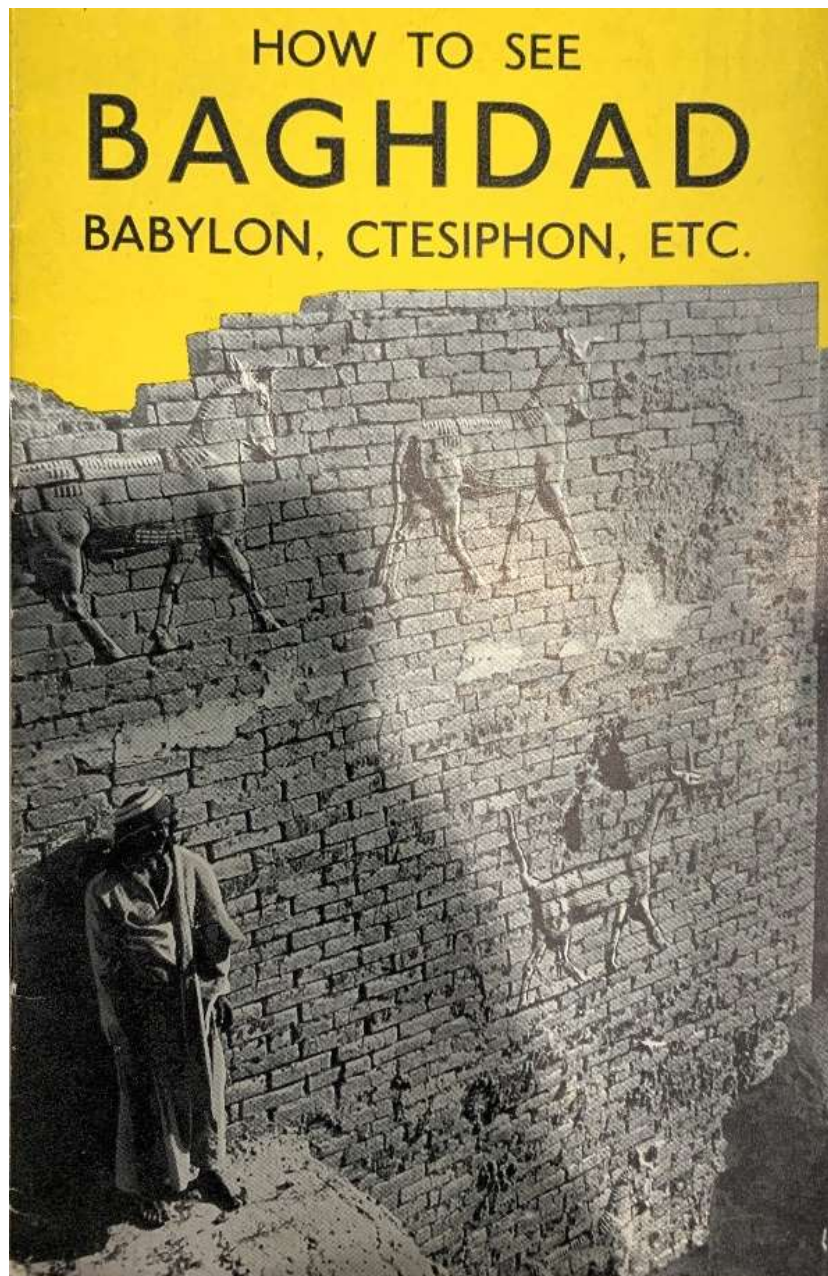
These price tables listed the most popular destination stations. For less popular stations or routes, each railway issued so-called route ticket tariffs. For some railways, e.g. France, the fare book was used to determine the fare because of the kilometre distance. Important: The kilometres in the TCV fares as "fare kilometres" do not necessarily correspond to the true distance kilometres.

When tickets were issued, each railway involved was precisely taken into account with its share of the route and later received its share through the railway's traffic controls (in the Federal Republic of Germany, for example, through the Trier traffic control).

Until well into the 1980s, tickets were still issued and also calculated manually. Increasing computerisation made machine sales easier and faster. Traffic geography was and is an absolute must in this job.

As far as reservations were concerned, the electronic seat reservation system (EPA) at the beginning of the 1970s greatly facilitated seat, couchette and sleeper reservations. With the interconnection of DB's seat reservation systems with those of Switzerland, Italy, France, Spain, Scandinavia, Great Britain and finally even Russia by the end of the 1990s came great relief for customers. However, the Balkan countries as well as Greece and Turkey are still not connected today.

The most popular destinations were listed in these price tables. For less popular stations or routes, each railway issued so-called route ticket tariffs. For some railways, e.g. France, the fare book was used to determine the fare because of the kilometre distance. Important: The kilometres in the TCV fares as "fare kilometres" do not necessarily correspond to the true distance kilometres.



Frankfurt (Main) - Baghdad in DM

Rail Administration	Tariff km	2. class one way	1. class one way	2. class return ticket	1. class return ticket
DB	577	66,00	106,00	132,00	212,00
ÖBB	219	21,10	30,10	42,20	60,20
JŽ	986	64,00	96,10	128,00	192,20
BDZ	410	16,20	24,40	32,40	48,80
TCDD	2284	24,20	34,70	43,40	61,60
IRR	613	44,80	84,60	89,60	169,20
Total fare		236,30	375,90	467,60	744,00
If the WL goes via Aleppo:		+ 15,90	+28,70	+32,20	+57,80

Exchange rate table of the European currencies of May 1974:

DEUTSCHES REISEBÜRO GMBH Frankfurt (Main), den 1. Mai 1974
Eingang - Direktion -
 02. Mai 1974
 erl. _____ **Kurstafel Nr. 5**

Ägypten	(02)	ägypt. £	1 =	DM	4,90
Belgien	(03)	belg. Frs.	100 =	DM	6,65
Bulgarien	(04)	Lewa	100 =	DM	160,50
Dänemark	(05)	dän. Kr.	100 =	DM	42,55 *
Finnland	(35)	Fmk	100 =	DM	68,20 *
Frankreich	(08)	FF	100 =	DM	52,80 *
Griechenland	(09)	Drachm.	100 =	DM	9,40 *
Großbritannien	(06)	£-Sterling	1 =	DM	6,20 *
Italien	(13)	Lire	1000 =	DM	3,98 *
Jugoslawien	(07)	N. Dinar	100 =	DM	17,55 *
Kanada	(16)	canad. \$	1 =	DM	2,67 *
Luxemburg	(03)	lux. Frs.	100 =	DM	6,65
Marokko	(18)	Dirham	1 =	DM	- ,66
Niederlande	(10)	hfl.	100 =	DM	96,40 *
Norwegen	(19)	norw. Kr.	100 =	DM	46,85
Österreich	(20)	ö. S.	100 =	DM	13,80
Polen	(21)	Zloty	100 =	DM	13,70
Portugal	(22)	Escudo	100 =	DM	10,95 *
Rumänien	(36)	Leu	100 =	DM	19,--
Schweden	(23)	schw. Kr.	100 =	DM	58,50
Schweiz	(24)	schw. Fr.	100 =	DM	85,40 *
Spanien	(25)	Ptas.	100 =	DM	4,45
Tschechoslowakei	(26)	Kc	100 =	DM	20,60
Türkei	(27)	TL	1 =	DM	- ,20
UdSSR	(29)	Rubel	1 =	DM	3,72
Ungarn	(30)	Forint	100 =	DM	11,60
US-Amerika	(31)	\$	1 =	DM	2,60 *

Diese Kurse behalten Gültigkeit bis zur Bekanntgabe neuer Umrechnungskurse.
 Sie haben keine Gültigkeit für die von uns als Generalagentur vertretenen Reedereien.
 Für DER-Schiffsfahrtscheine haben die Kurse Gültigkeit, soweit nach Best. DER-Schiff
 keine andere Regelung getroffen ist.
 *) Änderung der Kurse gegenüber der vorhergehenden Kurstafel.

Bitte wenden!

INTERNATIONALE SCHLAFWAGENDIENSTE - CIWLT -
 Deutsche Mark (DM)

„TAUERN-EXPRESS“ 63				Schlafwagen OSTENDE - SALZBURG				Schlafwagen OSTENDE - KOBENHAVN				68							
von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single				von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single							
Ostende - Salzburg				45 67 89 133				Ostende - Kopenhagen				45 67 89 133							
Lüttge - Salzburg				38 57 76				Köln - Kopenhagen				42 63 84 126							
„WIENER WALZER“ 55				Schlafwagen BASEL - WIEN				Schlafwagen OSTENDE - MILANO Züge 299-298				BRUXELLES - ROMA „ITALIA-EXPRESS“				69			
von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single				von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single							
Basel - Wien				45 67 89				Ostende - Milano				45 67 89 133							
								Bruxelles - Milano				63 95 126 159							
„DIRECT-ORIENT“ 64				Schlafwagen OSTENDE - BRIG } Züge 299-298				Schlafwagen CALAIS - MILANO				PARIS - BRIG				25			
von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single				von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single							
Ostende - Brig/Chur				45 67 89 133				Calais - Paris				45 67 89 133							
Bruxelles - Chur/Sierre								Brig - Milano				61 76 101 152							
„DIRECT-ORIENT - ATHENES-EXPRESS“				Schlafwagen PARIS - ATHENES				„MARMARA-EXPRESS“				Schlafwagen PARIS - ISTANBUL				24			
von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single				von Strecke nach oder zurück				Touriste Double Special Single							
Paris - Brigo				45 67 89 133				Venedig - Beograd				45 67 89 133							
- Thessaloniki				51 70 101 152				- Thessaloniki				66 105 164 248							
- Venedig				63 95 126 159				- Athenes				69 133 197 295							
- Trieste				78 117 156 234				- Sofia				72 105 143 218							
- Beograd				108 161 216 322				- Istanbul				89 155 177 278							
- Thessaloniki				137 205 273 410				- Trieste				32 48 63 95							
- Athenes				145 218 290 435				- Thessaloniki				68 99 131 196							
- Sofia				137 205 273 410				- Athenes				76 114 152 227							
- Istanbul				145 218 290 448				- Sofia				57 86 114 174							
Lausanne - Beograd				72 108 143 215				- Istanbul				78 114 152 249							
- Thessaloniki				83 128 165 279				- Athenes				51 78 101 152							
- Athenes				110 164 219 328				- Istanbul				30 45 59 92							
- Sofia				80 139 185 281				- Athenes				57 86 114 185							
- Istanbul				110 164 219 341				- Sofia				51 78 101 152							
Milano - Beograd				61 92 122 193				Thessaloniki - Athenes				32 48 63 95							
- Thessaloniki				80 130 176 279				- Istanbul				32 48 63 106							
- Athenes				89 149 195 297															
- Sofia				83 139 185 281															
- Istanbul				98 149 196 310															

Contrôle / Date d'application / Remplace page / Page
 Kontrolle / Gültig ab / Ersetzt Seite / Seite
 Contratto / Validité / Scamtuze pagina / Pagina

London-Paris-Baghdad in DM:

Rail Administration	Tariff km	2. class one way	1. class one way	2. class return ticket	1. class return ticket
BR (Flat rate ticket incl. WL surcharge)			single: 108,00 double: 58,00		single: 216,00 double: 116,00
SNCF	460	46,00	69,00	92,00	138,00
SBB-CFF	216	31,20	46,80	47,20	71,20
FS	603	30,80	55,00	61,60	110,00
JŽ	1035	66,80	100,30	133,60	200,60
BDZ	410	16,20	24,40	32,40	48,80
TCDD	2284	24,20	34,70	43,40	61,60
IRR	613	44,80	84,60	89,60	169,20
Total fare		260,00	414,80	499,80	799,40
If the WL goes via Aleppo:		+ 15,90	+28,70	+32,20	+57,80

The WL surcharges in DM:

Carriage run	Administration	touriste T3	double	single
Munich-Beograd	JŽ	47,00	70,00	139,00
Beograd-Istanbul	CIWLT	51,00	76,00	165,00
Paris-Istanbul	CIWLT	145,00	218,00	448,00
Istanbul-Baghdad	TCDD	32,00	45,00	58,00

Sources:

- Guide bleu CIWLT 1974/75
- Guide rouge CIWLT 1974/75
- TCV - Tarif German Federal Railways 1974/75
- German Travel Agency, Frankfurt am Main, 1974
- Exhibition catalogue Antikmuseum Basel 2001
- TCDD timetable 1974

The Taurus Express Steam and Diesel

These photos are published with the kind permission of "La Vie du Rail" and are subject to the copyright of the magazine and its photographers. They were first published in 'La Vie du Rail' N° 1222 from 14 December 1969 and headed 'Numéro Spécial Noël'.



The Taurus Express, Istanbul-Baghdad, already benefits from diesel traction, in the form of a 2000 hp American CC machine. The first car is the most recent type of the TCDD fleet. Photo by L. Pilloux



Ferries are active on the Bosphorus to ensure the junction Europe-Asia by normal track, at least in terms of goods.

Photo by L. Pilloux



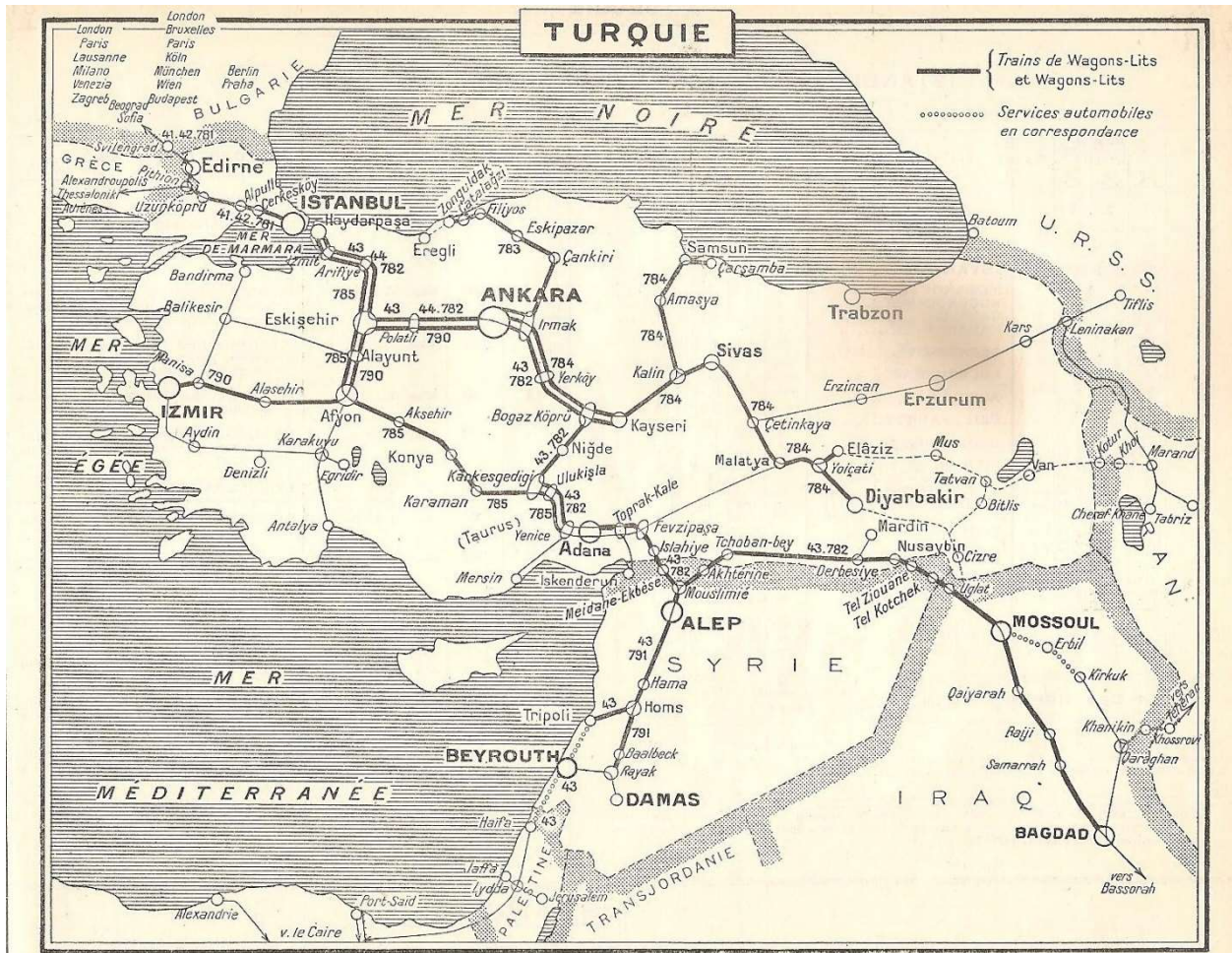
At the Turkish-Syrian border, water for the locomotives is transported by donkeys. Photo D. Laubersac

A mixed train from Syria crosses the inconspicuous border between the two countries. Photo by L. Pilloux

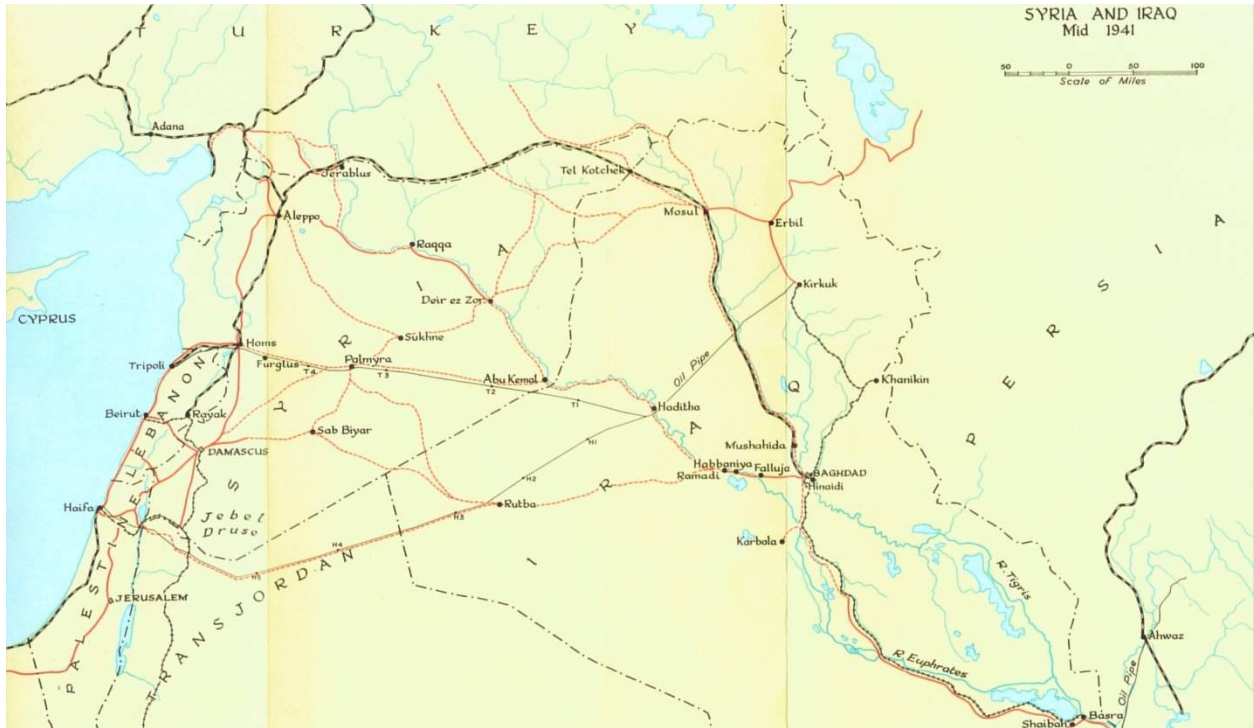


Then our CIWL Guide Bleu Summer 1939 edition map of ciwl's trains and services in turkey:

all Illustrations coll. Chris Elliott



Compare this with the map from the Guide bleu summer 1956 in our editorial.



For comparison, a map of the most important lines in Syria and Iraq, Historical Railway Images – flickr

Excerpts from the CIWL "Guide bleu" timetables from the summer of 1939:

TURQUIE																																																																																																																																																																																																																																																																																												
781																																																																																																																																																																																																																																																																																												
ISTANBUL — EDIRNE — SVILENGRAD — SOFIA — BEOGRAD																																																																																																																																																																																																																																																																																												
					NATURE DES SERVICES																																																																																																																																																																																																																																																																																							
← Numéros des trains →																																																																																																																																																																																																																																																																																												
<table border="1"> <tr> <td>1.2.cl.</td> <td>1.2.cl.</td> <td>1.2.cl.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>2</td> <td>8</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>... 19 55</td> <td>...</td> <td>arr.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8 40</td> <td>22 00</td> <td>22 35</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11 46</td> <td>23 50</td> <td>0 31</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12 20</td> <td>1 13</td> <td>2 08</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12 35</td> <td>1 19</td> <td>2 15</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14 45</td> <td>3 05</td> <td>4 23</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15 01</td> <td>3 11</td> <td>4 31</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15 55</td> <td>3 58</td> <td>5 22</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>16 15</td> <td>4 19</td> <td>5 58</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>16 31</td> <td>4 33</td> <td>6 13</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>20 40</td> <td></td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>10 16</td> <td></td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>16 33</td> <td>4 40</td> <td>6 43</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17 24</td> <td>5 27</td> <td>7 52</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>5 30</td> <td>8 00</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>5 56</td> <td>8 40</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>6 20</td> <td>9 13</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>6 50</td> <td>9 50</td> <td>dép.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>13 58</td> <td>17 45</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>21 45</td> <td>6 15</td> <td>arr.</td> <td></td> </tr> </table>					1.2.cl.	1.2.cl.	1.2.cl.			8	2	8			... 19 55	...	arr.			8 40	22 00	22 35	dép.		11 46	23 50	0 31	"		12 20	1 13	2 08	arr.		12 35	1 19	2 15	dép.		14 45	3 05	4 23	"		15 01	3 11	4 31	dép.		15 55	3 58	5 22	arr.		16 15	4 19	5 58	dép.		16 31	4 33	6 13	arr.			20 40		arr.			10 16		arr.		16 33	4 40	6 43	dép.		17 24	5 27	7 52	arr.		...	5 30	8 00	dép.		...	5 56	8 40	arr.		...	6 20	9 13	arr.		...	6 50	9 50	dép.		...	13 58	17 45	arr.		...	21 45	6 15	arr.		<table border="1"> <tr> <td>1.2.cl.</td> <td>1.2.cl.</td> <td>1.2.cl.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>1</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>...</td> <td>9 00</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>arr.</td> <td>6 40</td> <td>7 20</td> <td>17 25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>"</td> <td>"</td> <td>"</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>4 44</td> <td>5 37</td> <td>15 21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>3 20</td> <td>4 23</td> <td>13 57</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>3 12</td> <td>4 17</td> <td>13 42</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>1 03</td> <td>2 28</td> <td>11 25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>arr.</td> <td>0 56</td> <td>2 22</td> <td>11 05</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>0 05</td> <td>1 35</td> <td>10 11</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>22 55</td> <td>1 15</td> <td>9 51</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>22 40</td> <td>1 00</td> <td>9 35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>8 45</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>20 45</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>arr.</td> <td>22 20</td> <td>0 52</td> <td>9 33</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>21 11</td> <td>0 04</td> <td>8 43</td> <td></td> </tr> <tr> <td>arr.</td> <td>21 03</td> <td>23 59</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>"</td> <td>23 39</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>19 55</td> <td>23 10</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>arr.</td> <td>19 30</td> <td>23 00</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>12 00</td> <td>16 42</td> <td>...</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dép.</td> <td>23 20</td> <td>7 45</td> <td>...</td> <td></td> </tr> </table>					1.2.cl.	1.2.cl.	1.2.cl.			5	1	7			dép.	...	9 00	...		arr.	6 40	7 20	17 25		dép.	"	"	"		dép.	4 44	5 37	15 21		dép.	3 20	4 23	13 57		dép.	3 12	4 17	13 42		dép.	1 03	2 28	11 25		arr.	0 56	2 22	11 05		dép.	0 05	1 35	10 11		dép.	22 55	1 15	9 51		dép.	22 40	1 00	9 35		dép.	8 45				dép.	20 45				arr.	22 20	0 52	9 33		dép.	21 11	0 04	8 43		arr.	21 03	23 59	...		dép.	"	23 39	...		dép.	19 55	23 10	...		arr.	19 30	23 00	...		dép.	12 00	16 42	...		dép.	23 20	7 45	...		<table border="1"> <tr> <th>Nos des trains</th> <th>Nos des services</th> <th>NATURE DES SERVICES</th> </tr> <tr> <td>8</td> <td>5441</td> <td>Fourgon-Buffer ISTANBUL-EDIRNE.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>...</td> <td>1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>392</td> <td>ST. 1.2.cl. ISTANBUL-BERLIN (circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>722</td> <td>ST. 1.2.cl. ISTANBUL-PRAHA circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>384</td> <td>R. 1.2.cl. ISTANBUL - BEOGRAD (suppléments page 286.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>348</td> <td>R. 1.2.cl. ISTANBUL-ATHÈNES les mardi et samedi au départ d'Istanbul (suppléments page 278.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>8804</td> <td>SVILENGRAD-DRAGOMAN.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>363</td> <td>R. 1.2.cl. BEOGRAD - ISTANBUL (suppléments page 270.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>345</td> <td>R. 1.2.cl. ATHÈNES-ISTANBUL les jeudi et lundi à l'arrivée à Istanbul (suppléments page 278.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>8803</td> <td>DRAGOMAN-SVILENGRAD.</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>...</td> <td>1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32).</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>391</td> <td>ST. 1.2.cl. BERLIN-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)</td> </tr> <tr> <td>"</td> <td>721</td> <td>ST. 1.2.cl. PRAHA-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>5442</td> <td>Fourgon-Buffer EDIRNE-ISTANBUL.</td> </tr> </table>					Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES	8	5441	Fourgon-Buffer ISTANBUL-EDIRNE.	2	...	1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32.)	"	392	ST. 1.2.cl. ISTANBUL-BERLIN (circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))	"	722	ST. 1.2.cl. ISTANBUL-PRAHA circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))	6	384	R. 1.2.cl. ISTANBUL - BEOGRAD (suppléments page 286.)	"	348	R. 1.2.cl. ISTANBUL-ATHÈNES les mardi et samedi au départ d'Istanbul (suppléments page 278.)	"	8804	SVILENGRAD-DRAGOMAN.	5	363	R. 1.2.cl. BEOGRAD - ISTANBUL (suppléments page 270.)	"	345	R. 1.2.cl. ATHÈNES-ISTANBUL les jeudi et lundi à l'arrivée à Istanbul (suppléments page 278.)	"	8803	DRAGOMAN-SVILENGRAD.	1	...	1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32).	"	391	ST. 1.2.cl. BERLIN-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)	"	721	ST. 1.2.cl. PRAHA-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)	7	5442	Fourgon-Buffer EDIRNE-ISTANBUL.
1.2.cl.	1.2.cl.	1.2.cl.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
8	2	8																																																																																																																																																																																																																																																																																										
... 19 55	...	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
8 40	22 00	22 35	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
11 46	23 50	0 31	"																																																																																																																																																																																																																																																																																									
12 20	1 13	2 08	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
12 35	1 19	2 15	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
14 45	3 05	4 23	"																																																																																																																																																																																																																																																																																									
15 01	3 11	4 31	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
15 55	3 58	5 22	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
16 15	4 19	5 58	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
16 31	4 33	6 13	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	20 40		arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	10 16		arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
16 33	4 40	6 43	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
17 24	5 27	7 52	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	5 30	8 00	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	5 56	8 40	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	6 20	9 13	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	6 50	9 50	dép.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	13 58	17 45	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
...	21 45	6 15	arr.																																																																																																																																																																																																																																																																																									
1.2.cl.	1.2.cl.	1.2.cl.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
5	1	7																																																																																																																																																																																																																																																																																										
dép.	...	9 00	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
arr.	6 40	7 20	17 25																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	"	"	"																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	4 44	5 37	15 21																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	3 20	4 23	13 57																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	3 12	4 17	13 42																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	1 03	2 28	11 25																																																																																																																																																																																																																																																																																									
arr.	0 56	2 22	11 05																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	0 05	1 35	10 11																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	22 55	1 15	9 51																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	22 40	1 00	9 35																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	8 45																																																																																																																																																																																																																																																																																											
dép.	20 45																																																																																																																																																																																																																																																																																											
arr.	22 20	0 52	9 33																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	21 11	0 04	8 43																																																																																																																																																																																																																																																																																									
arr.	21 03	23 59	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	"	23 39	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	19 55	23 10	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
arr.	19 30	23 00	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	12 00	16 42	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
dép.	23 20	7 45	...																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES																																																																																																																																																																																																																																																																																										
8	5441	Fourgon-Buffer ISTANBUL-EDIRNE.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
2	...	1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	392	ST. 1.2.cl. ISTANBUL-BERLIN (circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	722	ST. 1.2.cl. ISTANBUL-PRAHA circule les lundi, mercredi, vendredi et samedi au départ d'Istanbul, (suppléments page 270.))																																																																																																																																																																																																																																																																																										
6	384	R. 1.2.cl. ISTANBUL - BEOGRAD (suppléments page 286.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	348	R. 1.2.cl. ISTANBUL-ATHÈNES les mardi et samedi au départ d'Istanbul (suppléments page 278.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	8804	SVILENGRAD-DRAGOMAN.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
5	363	R. 1.2.cl. BEOGRAD - ISTANBUL (suppléments page 270.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	345	R. 1.2.cl. ATHÈNES-ISTANBUL les jeudi et lundi à l'arrivée à Istanbul (suppléments page 278.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	8803	DRAGOMAN-SVILENGRAD.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
1	...	1.2.cl. SIMPLON-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 41). ORIENT-EXPRESS (voir tableau 27). OSTENDE-VIENNE-ORIENT-EXPRESS (voir tableau 32).																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	391	ST. 1.2.cl. BERLIN-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
"	721	ST. 1.2.cl. PRAHA-ISTANBUL circule les lundi, mercredi, jeudi et samedi à l'arrivée à Istanbul, (suppléments page 270.)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
7	5442	Fourgon-Buffer EDIRNE-ISTANBUL.																																																																																																																																																																																																																																																																																										
<p>PRIX DES REPAS (vin non compris)</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>en TURQUIE trains 8, 7</th> <th>en BULGARIE (Lavas)</th> </tr> <tr> <td>Premier déjeuner.....</td> <td>Fourgon-Buffer</td> <td>25 00</td> </tr> <tr> <td>Déjeuner ou dîner</td> <td>"</td> <td>80 00</td> </tr> <tr> <td>Location par place réservée à l'avance.....</td> <td>"</td> <td>10 00</td> </tr> </table>						en TURQUIE trains 8, 7	en BULGARIE (Lavas)	Premier déjeuner.....	Fourgon-Buffer	25 00	Déjeuner ou dîner	"	80 00	Location par place réservée à l'avance.....	"	10 00	<p>Fourgon Buffet, trains 8, 7. — MM. les voyageurs peuvent se faire servir dans leur compartiment des petits déjeuners, consommations et mets divers. (Voir le tableau 41 concernant le SIMPLON-ORIENT-EXPRESS).</p> <p>Taxe de location par place réservée, pages 291 à 293. Renseignements relatifs aux passeports pages 8 à 9.</p>																																																																																																																																																																																																																																																																											
	en TURQUIE trains 8, 7	en BULGARIE (Lavas)																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Premier déjeuner.....	Fourgon-Buffer	25 00																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Déjeuner ou dîner	"	80 00																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Location par place réservée à l'avance.....	"	10 00																																																																																																																																																																																																																																																																																										

First, the continental European services towards the Greek and Bulgarian borders.

HAYDARPAŞA — ANKARA — ALEP

TEL KOTCHEK — BAGDAD — TEHERAN
TRIPOLI — BEYROUTH — LE CAIRE

NATURE DES SERVICES			
Nos des trains	Nos des services		
4-704-604 604-404 504-54	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tabl. 43).
...	5405	X	HAYDARPAŞA - ANKARA (quotidien).
...	5427	X	HAYDARPAŞA-ESKISEHIR les lundi, mercredi et vendredi.
...	549	R. 1. 2. cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	551	ST. 1.2.cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	5423	X	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	2	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5401	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	550	R. 1. 2. cl.	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	...	X	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	1	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5402	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	552	ST. 1.2.cl.	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5424	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5428	X	ESKISEHIR-HAYDARPAŞA les lundi, jeudi et samedi.
53-503-403-603-703-3	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tableau 43).
...	5408	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (quotidien).

NATURE DES SERVICES			
Nos des trains	Nos des services		
4-704-604 604-404 504-54	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tabl. 43).
...	5405	X	HAYDARPAŞA - ANKARA (quotidien).
...	5427	X	HAYDARPAŞA-ESKISEHIR les lundi, mercredi et vendredi.
...	549	R. 1. 2. cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	551	ST. 1.2.cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	5423	X	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	2	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5401	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	550	R. 1. 2. cl.	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	...	X	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	1	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5402	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	552	ST. 1.2.cl.	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5424	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5428	X	ESKISEHIR-HAYDARPAŞA les lundi, jeudi et samedi.
53-503-403-603-703-3	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tableau 43).
...	5408	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (quotidien).

NATURE DES SERVICES			
Nos des trains	Nos des services		
4-704-604 604-404 504-54	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tabl. 43).
...	5405	X	HAYDARPAŞA - ANKARA (quotidien).
...	5427	X	HAYDARPAŞA-ESKISEHIR les lundi, mercredi et vendredi.
...	549	R. 1. 2. cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	551	ST. 1.2.cl.	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	5423	X	HAYDARPAŞA-ANKARA (suppléments page 286).
...	2	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5401	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	550	R. 1. 2. cl.	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	...	X	ANKARA - HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	1	1.2.cl.	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	5402	X	ANATOLIE-EXPRESS (voir tableau 44).
...	552	ST. 1.2.cl.	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5424	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (suppléments page 286).
...	5428	X	ESKISEHIR-HAYDARPAŞA les lundi, jeudi et samedi.
53-503-403-603-703-3	...	1.2.cl.	TAURUS-EXPRESS (voir tableau 43).
...	5408	X	ANKARA-HAYDARPAŞA (quotidien).

Location par place réservée à l'avance, pages 291 à 293. Renseignements relatifs aux passeports, pages 9 et 9.

Le trait dans l'horaire indique le passage d'un jour à l'autre.

Then services to the Syrian border to continue towards Lebanon and Iraq.

784

HAYDARPASA — ANKARA — SIVAS

SAMSUN
DIYARBAKIR

1.2.cl.		1.2.cl.		1.2.cl.		1.2.cl.		Nos des services		Nos des trains		NATURE DES SERVICES			
706-806		6-706-1006		5-1007-905		905-705									
← Numéros des trains →															
HAYDARPASA				ANKARA											
15 45 dép.				11 50 arr.				6		551		ST. 1.2.cl. HAYDARPASA-ANKARA, les mardi, mercredi et samedi au départ d'Haydarpasa. (Suppléments page 286.)			
16 26 " " " " " "				11 10 dép.				" "		5423		X HAYDARPASA-ANKARA, quotidien.			
17 00 " " " " " "				10 37 " " " " " "				8-706-906		555		R.1.2.cl. HAYDARPASA-ANKARA-SAMSUN, les lundi et vendredi au départ d'Haydarpasa. (Suppléments page 286.)			
17 32 " " " " " "				9 52 " " " " " "				" "		" "		X ANKARA-SAMSUN, les mardi et samedi au départ d'Ankara.			
18 17 " " " " " "				9 18 " " " " " "				" "		" "		R. 1.2.cl. HAYDARPASA-ANKARA-DIYARBAKIR, les jeudi et dimanche au départ de Haydarpasa. (Suppléments page 286.)			
18 23 " " " " " "				9 00 " " " " " "				6-706-1006		561		" "		X ANKARA-DIYARBAKIR, les lundi et vendredi au départ d'Ankara.	
19 10 " " " " " "				8 19 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
19 27 " " " " " "				8 03 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
20 39 " " " " " "				8 03 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
21 57 " " " " " "				5 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
22 05 " " " " " "				5 36 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
23 15 " " " " " "				5 02 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
23 43 " " " " " "				4 38 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
0 58 " " " " " "				3 27 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
1 40 " " " " " "				2 32 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
2 29 " " " " " "				1 45 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
3 40 " " " " " "				0 42 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
5 47 " " " " " "				22 48 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
5 53 " " " " " "				22 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
6 44 " " " " " "				21 38 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
7 39 " " " " " "				20 48 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
8 01 " " " " " "				20 29 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
8 10 " " " " " "				20 20 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 25 " " " " " "				19 10 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
11 30 " " " " " "				16 43 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
15 22 " " " " " "				12 44 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
15 30 " " " " " "				12 34 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
19 46 " " " " " "				8 29 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
20 03 " " " " " "				8 10 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
20 30 " " " " " "				7 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
2 10 " " " " " "				2 12 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
3 20 " " " " " "				1 15 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 45 " " " " " "				19 37 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
11 18 " " " " " "				18 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
11 30 " " " " " "				18 35 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
13 15 " " " " " "				16 23 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
16 05 " " " " " "				16 05 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
16 10 " " " " " "				13 32 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
2 50 " " " " " "				11 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
6 40 " " " " " "				1 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
11 16 " " " " " "				22 05 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
11 55 " " " " " "				21 46 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
20 25 " " " " " "				16 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
				16 00 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
				7 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	

1.2.cl.		1.2.cl.		1.2.cl.		1.2.cl.		Nos des services		Nos des trains		NATURE DES SERVICES			
706-806		6-706-1006		5-1007-905		905-705									
← Numéros des trains →															
ANKARA				CATALAGZI											
17 20 dép.				13 40 arr.				5		552		ST. 1.2.cl. ANKARA-HAYDARPASA, les mardi, jeudi et dimanche au départ d'Ankara. (Suppléments page 286.)			
20 10 " " " " " "				17 50 dép.				" "		5424		X ANKARA-HAYDARPASA, quotidien.			
23 35 " " " " " "				18 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
4 40 " " " " " "				18 35 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
5 15 " " " " " "				16 23 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
6 30 " " " " " "				16 05 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
7 08 " " " " " "				13 32 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 03 " " " " " "				11 40 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 06 " " " " " "				1 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 34 " " " " " "				22 05 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
9 46 " " " " " "				21 46 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
10 10 " " " " " "				16 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
				16 00 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	
				7 30 " " " " " "				" "		" "		" "		" "	

On the third board, services to the Turkish-Kurdish south-east to Diyarbakir and to Samsun on the Black Sea coast.

785 HAYDARPAŞA - ADANA			790 ANKARA - IZMİR			791 HAYDARPAŞA - ANKARA - ALEP																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
<table border="1"> <tr><td>1.2.cl.</td><td></td><td>1.2.cl.</td></tr> <tr><td>8-208</td><td></td><td>407</td></tr> <tr><td>408</td><td></td><td>207-7</td></tr> <tr><td colspan="3">← Numéros des trains →</td></tr> <tr><td>9 25</td><td>dép.</td><td>HAYDARPAŞA</td><td>arr.</td><td>18 55</td></tr> <tr><td>10 05</td><td>"</td><td>PENDİK</td><td>dép.</td><td>18 19</td></tr> <tr><td>10 36</td><td>"</td><td>GEBZE</td><td>"</td><td>17 40</td></tr> <tr><td>11 13</td><td>"</td><td>HEREKE</td><td>"</td><td>19 51</td></tr> <tr><td>11 53</td><td>"</td><td>DERİNCE</td><td>"</td><td>16 12</td></tr> <tr><td>12 17</td><td>"</td><td>IZMİT</td><td>"</td><td>18 00</td></tr> <tr><td>13 04</td><td>"</td><td>SAPANCA</td><td>"</td><td>19 04</td></tr> <tr><td>13 29</td><td>"</td><td>ARIFIYE</td><td>"</td><td>14 45</td></tr> <tr><td>14 45</td><td>"</td><td>MEKECE</td><td>"</td><td>13 22</td></tr> <tr><td>16 14</td><td>"</td><td>BİLEÇİK</td><td>"</td><td>12 07</td></tr> <tr><td>17 08</td><td>"</td><td>KARAKOY</td><td>"</td><td>11 28</td></tr> <tr><td>17 36</td><td>"</td><td>BOZDÜK</td><td>"</td><td>11 04</td></tr> <tr><td>18 46</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>8 50</td></tr> <tr><td>19 15</td><td>dép.</td><td>ESKİŞEHİR</td><td>dép.</td><td>8 19</td></tr> <tr><td>20 16</td><td>"</td><td>SABUNCUPINAR</td><td>dép.</td><td>8 18</td></tr> <tr><td>20 45</td><td>"</td><td>ALAYUNT</td><td>dép.</td><td>3 39</td></tr> <tr><td>22 58</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>5 20</td></tr> <tr><td>23 45</td><td>dép.</td><td>AFYON</td><td>dép.</td><td>4 31</td></tr> <tr><td>0 55</td><td>"</td><td>CAY</td><td>dép.</td><td>3 32</td></tr> <tr><td>2 30</td><td>"</td><td>AKŞEHİR</td><td>"</td><td>2 10</td></tr> <tr><td>4 08</td><td>"</td><td>ILGIN</td><td>"</td><td>0 13</td></tr> <tr><td>5 40</td><td>"</td><td>SARAYONU</td><td>"</td><td>22 40</td></tr> <tr><td>7 18</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>20 30</td></tr> <tr><td>8 25</td><td>dép.</td><td>KONYA</td><td>dép.</td><td>19 00</td></tr> <tr><td>10 37</td><td>"</td><td>KARAMAN</td><td>dép.</td><td>18 47</td></tr> <tr><td>12 48</td><td>"</td><td>EREGLİ</td><td>"</td><td>14 30</td></tr> <tr><td>14 20</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>12 53</td></tr> <tr><td>14 40</td><td>dép.</td><td>ULUKISLA</td><td>dép.</td><td>12 33</td></tr> <tr><td>17 40</td><td>"</td><td>YENİCE</td><td>dép.</td><td>8 09</td></tr> <tr><td>18 18</td><td>arr.</td><td>ADANA</td><td>dép.</td><td>7 30</td></tr> </table>			1.2.cl.		1.2.cl.	8-208		407	408		207-7	← Numéros des trains →			9 25	dép.	HAYDARPAŞA	arr.	18 55	10 05	"	PENDİK	dép.	18 19	10 36	"	GEBZE	"	17 40	11 13	"	HEREKE	"	19 51	11 53	"	DERİNCE	"	16 12	12 17	"	IZMİT	"	18 00	13 04	"	SAPANCA	"	19 04	13 29	"	ARIFIYE	"	14 45	14 45	"	MEKECE	"	13 22	16 14	"	BİLEÇİK	"	12 07	17 08	"	KARAKOY	"	11 28	17 36	"	BOZDÜK	"	11 04	18 46	arr.		dép.	8 50	19 15	dép.	ESKİŞEHİR	dép.	8 19	20 16	"	SABUNCUPINAR	dép.	8 18	20 45	"	ALAYUNT	dép.	3 39	22 58	arr.		dép.	5 20	23 45	dép.	AFYON	dép.	4 31	0 55	"	CAY	dép.	3 32	2 30	"	AKŞEHİR	"	2 10	4 08	"	ILGIN	"	0 13	5 40	"	SARAYONU	"	22 40	7 18	arr.		dép.	20 30	8 25	dép.	KONYA	dép.	19 00	10 37	"	KARAMAN	dép.	18 47	12 48	"	EREGLİ	"	14 30	14 20	arr.		dép.	12 53	14 40	dép.	ULUKISLA	dép.	12 33	17 40	"	YENİCE	dép.	8 09	18 18	arr.	ADANA	dép.	7 30	<table border="1"> <tr><td>1.2.cl.</td><td></td><td>1.2.cl.</td></tr> <tr><td>5-206</td><td></td><td>1105</td></tr> <tr><td>1106</td><td></td><td>206-6</td></tr> <tr><td>(B)</td><td></td><td>(B)</td></tr> <tr><td colspan="3">← Numéros des trains →</td></tr> <tr><td>20 20</td><td>dép.</td><td>ANKARA</td><td>arr.</td><td>8 10</td></tr> <tr><td>20 29</td><td>"</td><td>GAZI</td><td>dép.</td><td>8 01</td></tr> <tr><td>21 38</td><td>"</td><td>MALIKOY</td><td>dép.</td><td>6 44</td></tr> <tr><td>22 40</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>5 53</td></tr> <tr><td>22 48</td><td>dép.</td><td>POLATLI</td><td>dép.</td><td>5 47</td></tr> <tr><td>0 42</td><td>"</td><td>SARIKOY</td><td>dép.</td><td>3 40</td></tr> <tr><td>1 45</td><td>"</td><td>ALFIKOY</td><td>dép.</td><td>2 29</td></tr> <tr><td>2 32</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>1 40</td></tr> <tr><td>3 35</td><td>dép.</td><td>ESKİŞEHİR</td><td>dép.</td><td>0 34</td></tr> <tr><td>4 46</td><td>"</td><td>SABUNCUPINAR</td><td>dép.</td><td>23 37</td></tr> <tr><td>5 22</td><td>"</td><td>ALAYUNT</td><td>dép.</td><td>22 57</td></tr> <tr><td>7 43</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>20 35</td></tr> <tr><td>8 20</td><td>dép.</td><td>AFYON (Ana.)</td><td>dép.</td><td>19 50</td></tr> <tr><td>8 59</td><td>"</td><td>" (Karahisar)</td><td>dép.</td><td>19 14</td></tr> <tr><td>9 35</td><td>"</td><td>BALMAHMUT</td><td>dép.</td><td>18 42</td></tr> <tr><td>10 17</td><td>"</td><td>YILDIRIMKEMAL</td><td>dép.</td><td>17 45</td></tr> <tr><td>11 49</td><td>arr.</td><td>OTURAK</td><td>dép.</td><td>16 20</td></tr> <tr><td>12 00</td><td>dép.</td><td>USAK</td><td>dép.</td><td>16 10</td></tr> <tr><td>14 36</td><td>"</td><td>KARAKUYU</td><td>dép.</td><td>14 00</td></tr> <tr><td>15 21</td><td>"</td><td>GÜNEYKOY</td><td>dép.</td><td>13 06</td></tr> <tr><td>15 35</td><td>arr.</td><td>KINLIK</td><td>dép.</td><td>11 54</td></tr> <tr><td>15 50</td><td>dép.</td><td>ALASEHIR</td><td>dép.</td><td>11 36</td></tr> <tr><td>16 18</td><td>"</td><td>DEREKOY</td><td>dép.</td><td>11 08</td></tr> <tr><td>16 55</td><td>"</td><td>SALIHLI</td><td>"</td><td>10 35</td></tr> <tr><td>17 21</td><td>"</td><td>AHMETLI</td><td>"</td><td>9 26</td></tr> <tr><td>18 00</td><td>"</td><td>TURGUTLU</td><td>dép.</td><td>8 38</td></tr> <tr><td>18 36</td><td>arr.</td><td></td><td>dép.</td><td>8 30</td></tr> <tr><td>18 44</td><td>dép.</td><td>MANISA</td><td>dép.</td><td>8 30</td></tr> <tr><td>18 52</td><td>"</td><td>HOROZKOY</td><td>dép.</td><td>7 35</td></tr> <tr><td>19 43</td><td>"</td><td>MENEMEN</td><td>"</td><td>7 17</td></tr> <tr><td>19 55</td><td>"</td><td>ULUCAK</td><td>"</td><td>6 53</td></tr> <tr><td>20 23</td><td>"</td><td>KARSIYAKA</td><td>"</td><td>6 44</td></tr> <tr><td>20 32</td><td>"</td><td>TURAN</td><td>"</td><td>6 44</td></tr> <tr><td>20 45</td><td>arr.</td><td>IZMİR</td><td>dép.</td><td>6 30</td></tr> </table>			1.2.cl.		1.2.cl.	5-206		1105	1106		206-6	(B)		(B)	← Numéros des trains →			20 20	dép.	ANKARA	arr.	8 10	20 29	"	GAZI	dép.	8 01	21 38	"	MALIKOY	dép.	6 44	22 40	arr.		dép.	5 53	22 48	dép.	POLATLI	dép.	5 47	0 42	"	SARIKOY	dép.	3 40	1 45	"	ALFIKOY	dép.	2 29	2 32	arr.		dép.	1 40	3 35	dép.	ESKİŞEHİR	dép.	0 34	4 46	"	SABUNCUPINAR	dép.	23 37	5 22	"	ALAYUNT	dép.	22 57	7 43	arr.		dép.	20 35	8 20	dép.	AFYON (Ana.)	dép.	19 50	8 59	"	" (Karahisar)	dép.	19 14	9 35	"	BALMAHMUT	dép.	18 42	10 17	"	YILDIRIMKEMAL	dép.	17 45	11 49	arr.	OTURAK	dép.	16 20	12 00	dép.	USAK	dép.	16 10	14 36	"	KARAKUYU	dép.	14 00	15 21	"	GÜNEYKOY	dép.	13 06	15 35	arr.	KINLIK	dép.	11 54	15 50	dép.	ALASEHIR	dép.	11 36	16 18	"	DEREKOY	dép.	11 08	16 55	"	SALIHLI	"	10 35	17 21	"	AHMETLI	"	9 26	18 00	"	TURGUTLU	dép.	8 38	18 36	arr.		dép.	8 30	18 44	dép.	MANISA	dép.	8 30	18 52	"	HOROZKOY	dép.	7 35	19 43	"	MENEMEN	"	7 17	19 55	"	ULUCAK	"	6 53	20 23	"	KARSIYAKA	"	6 44	20 32	"	TURAN	"	6 44	20 45	arr.	IZMİR	dép.	6 30	<table border="1"> <tr><td>1.2.cl.</td><td></td><td>1.2.cl.</td></tr> <tr><td>24</td><td></td><td>23</td></tr> <tr><td>32</td><td></td><td>31</td></tr> <tr><td>24</td><td></td><td>23</td></tr> <tr><td colspan="3">← Numéros des trains →</td></tr> <tr><td>9 00</td><td>dép.</td><td>HAYDARPAŞA</td><td>arr.</td><td>20 00</td></tr> <tr><td>21 18</td><td>"</td><td>ANKARA</td><td>dép.</td><td>8 00</td></tr> <tr><td>21 31</td><td>"</td><td>ALEP (Bagdad)</td><td>arr.</td><td>6 14</td></tr> <tr><td>1 51</td><td>"</td><td>HAMA</td><td>dép.</td><td>2 12</td></tr> <tr><td>3 32</td><td>arr.</td><td>HOMS</td><td>dép.</td><td>0 22</td></tr> <tr><td>3 50</td><td>dép.</td><td>HOMS</td><td>arr.</td><td>23 57</td></tr> <tr><td>6 39</td><td>"</td><td>TRIPOLI</td><td>dép.</td><td>20 28</td></tr> <tr><td>7 00</td><td>dép.</td><td>TRIPOLI</td><td>arr.</td><td>20 15</td></tr> <tr><td>14 00</td><td>"</td><td>BEYROUTH</td><td>dép.</td><td>17 45</td></tr> <tr><td>22 30</td><td>arr.</td><td>LE CAIRE</td><td>dép.</td><td>17 30</td></tr> <tr><td>3 52</td><td>dép.</td><td>HOMS</td><td>arr.</td><td>23 59</td></tr> <tr><td>6 44</td><td>"</td><td>BAALBECK</td><td>dép.</td><td>21 32</td></tr> <tr><td>7 18</td><td>arr.</td><td>RAYAK</td><td>dép.</td><td>20 45</td></tr> <tr><td>12 09</td><td>arr.</td><td>BEYROUTH</td><td>dép.</td><td>14 12</td></tr> </table>			1.2.cl.		1.2.cl.	24		23	32		31	24		23	← Numéros des trains →			9 00	dép.	HAYDARPAŞA	arr.	20 00	21 18	"	ANKARA	dép.	8 00	21 31	"	ALEP (Bagdad)	arr.	6 14	1 51	"	HAMA	dép.	2 12	3 32	arr.	HOMS	dép.	0 22	3 50	dép.	HOMS	arr.	23 57	6 39	"	TRIPOLI	dép.	20 28	7 00	dép.	TRIPOLI	arr.	20 15	14 00	"	BEYROUTH	dép.	17 45	22 30	arr.	LE CAIRE	dép.	17 30	3 52	dép.	HOMS	arr.	23 59	6 44	"	BAALBECK	dép.	21 32	7 18	arr.	RAYAK	dép.	20 45	12 09	arr.	BEYROUTH	dép.	14 12
1.2.cl.		1.2.cl.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
8-208		407																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
408		207-7																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
← Numéros des trains →																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
9 25	dép.	HAYDARPAŞA	arr.	18 55																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
10 05	"	PENDİK	dép.	18 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
10 36	"	GEBZE	"	17 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
11 13	"	HEREKE	"	19 51																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
11 53	"	DERİNCE	"	16 12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
12 17	"	IZMİT	"	18 00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
13 04	"	SAPANCA	"	19 04																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
13 29	"	ARIFIYE	"	14 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14 45	"	MEKECE	"	13 22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
16 14	"	BİLEÇİK	"	12 07																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
17 08	"	KARAKOY	"	11 28																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
17 36	"	BOZDÜK	"	11 04																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 46	arr.		dép.	8 50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19 15	dép.	ESKİŞEHİR	dép.	8 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 16	"	SABUNCUPINAR	dép.	8 18																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 45	"	ALAYUNT	dép.	3 39																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
22 58	arr.		dép.	5 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
23 45	dép.	AFYON	dép.	4 31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
0 55	"	CAY	dép.	3 32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
2 30	"	AKŞEHİR	"	2 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
4 08	"	ILGIN	"	0 13																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
5 40	"	SARAYONU	"	22 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
7 18	arr.		dép.	20 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
8 25	dép.	KONYA	dép.	19 00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
10 37	"	KARAMAN	dép.	18 47																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
12 48	"	EREGLİ	"	14 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14 20	arr.		dép.	12 53																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14 40	dép.	ULUKISLA	dép.	12 33																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
17 40	"	YENİCE	dép.	8 09																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 18	arr.	ADANA	dép.	7 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
1.2.cl.		1.2.cl.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
5-206		1105																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1106		206-6																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
(B)		(B)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
← Numéros des trains →																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
20 20	dép.	ANKARA	arr.	8 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 29	"	GAZI	dép.	8 01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
21 38	"	MALIKOY	dép.	6 44																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
22 40	arr.		dép.	5 53																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
22 48	dép.	POLATLI	dép.	5 47																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
0 42	"	SARIKOY	dép.	3 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
1 45	"	ALFIKOY	dép.	2 29																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
2 32	arr.		dép.	1 40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3 35	dép.	ESKİŞEHİR	dép.	0 34																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
4 46	"	SABUNCUPINAR	dép.	23 37																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
5 22	"	ALAYUNT	dép.	22 57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
7 43	arr.		dép.	20 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
8 20	dép.	AFYON (Ana.)	dép.	19 50																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
8 59	"	" (Karahisar)	dép.	19 14																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
9 35	"	BALMAHMUT	dép.	18 42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
10 17	"	YILDIRIMKEMAL	dép.	17 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
11 49	arr.	OTURAK	dép.	16 20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
12 00	dép.	USAK	dép.	16 10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14 36	"	KARAKUYU	dép.	14 00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
15 21	"	GÜNEYKOY	dép.	13 06																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
15 35	arr.	KINLIK	dép.	11 54																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
15 50	dép.	ALASEHIR	dép.	11 36																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
16 18	"	DEREKOY	dép.	11 08																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
16 55	"	SALIHLI	"	10 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
17 21	"	AHMETLI	"	9 26																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 00	"	TURGUTLU	dép.	8 38																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 36	arr.		dép.	8 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 44	dép.	MANISA	dép.	8 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
18 52	"	HOROZKOY	dép.	7 35																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19 43	"	MENEMEN	"	7 17																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
19 55	"	ULUCAK	"	6 53																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 23	"	KARSIYAKA	"	6 44																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 32	"	TURAN	"	6 44																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
20 45	arr.	IZMİR	dép.	6 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
1.2.cl.		1.2.cl.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
24		23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
32		31																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
24		23																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
← Numéros des trains →																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
9 00	dép.	HAYDARPAŞA	arr.	20 00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
21 18	"	ANKARA	dép.	8 00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
21 31	"	ALEP (Bagdad)	arr.	6 14																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
1 51	"	HAMA	dép.	2 12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3 32	arr.	HOMS	dép.	0 22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3 50	dép.	HOMS	arr.	23 57																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
6 39	"	TRIPOLI	dép.	20 28																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
7 00	dép.	TRIPOLI	arr.	20 15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
14 00	"	BEYROUTH	dép.	17 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
22 30	arr.	LE CAIRE	dép.	17 30																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
3 52	dép.	HOMS	arr.	23 59																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
6 44	"	BAALBECK	dép.	21 32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
7 18	arr.	RAYAK	dép.	20 45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
12 09	arr.	BEYROUTH	dép.	14 12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
<table border="1"> <tr><th>Nos des trains</th><th>Nos des services</th><th>NATURE DES SERVICES</th></tr> <tr><td>8-208</td><td>557</td><td>R. 1.2.cl. HAYDARPAŞA - ADANA. Les mardi et samedi au départ d'Haydarpasa (suppléments page 286).</td></tr> <tr><td>408</td><td>5411</td><td>Fourgon-cuisine</td></tr> <tr><td>"</td><td>5427</td><td>HAYDARPAŞA - ESKİŞEHİR (les lundi, mercredi et vendredi).</td></tr> <tr><td>407</td><td>558</td><td>R. 1.2.cl. ADANA - HAYDARPAŞA. Les lundi et jeudi au départ d'Adana (suppléments page 286).</td></tr> <tr><td>207-7</td><td>5412</td><td>Fourgon-cuisine</td></tr> <tr><td>"</td><td>5428</td><td>ESKİŞEHİR-HAYDARPAŞA (les lundi, jeudi et samedi).</td></tr> </table>			Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES	8-208	557	R. 1.2.cl. HAYDARPAŞA - ADANA. Les mardi et samedi au départ d'Haydarpasa (suppléments page 286).	408	5411	Fourgon-cuisine	"	5427	HAYDARPAŞA - ESKİŞEHİR (les lundi, mercredi et vendredi).	407	558	R. 1.2.cl. ADANA - HAYDARPAŞA. Les lundi et jeudi au départ d'Adana (suppléments page 286).	207-7	5412	Fourgon-cuisine	"	5428	ESKİŞEHİR-HAYDARPAŞA (les lundi, jeudi et samedi).	<table border="1"> <tr><th>Nos des trains</th><th>Nos des services</th><th>NATURE DES SERVICES</th></tr> <tr><td>5-206</td><td>553</td><td>S. 1.2.cl. ... ANKARA-IZMİR circule les lundi, mercredi et vendredi au départ d'Ankara (suppléments page 286).</td></tr> <tr><td>5</td><td>5424</td><td>ANKARA ESKİŞEHİR (quotidien).</td></tr> <tr><td>1106</td><td>5425</td><td>ESKİŞEHİR-IZMİR (les mardi, jeudi et samedi).</td></tr> <tr><td>1105-206</td><td>554</td><td>S. 1.2.cl. ... IZMİR - ANKARA circule les mercredi, vendredi et dimanche au départ d'Izmir (suppléments page 286).</td></tr> <tr><td>1105</td><td>5426</td><td>IZMİR - ESKİŞEHİR (les mercredi, vendredi et dimanche).</td></tr> <tr><td>6</td><td>5423</td><td>ESKİŞEHİR-ANKARA (quotidien).</td></tr> </table>			Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES	5-206	553	S. 1.2.cl. ... ANKARA-IZMİR circule les lundi, mercredi et vendredi au départ d'Ankara (suppléments page 286).	5	5424	ANKARA ESKİŞEHİR (quotidien).	1106	5425	ESKİŞEHİR-IZMİR (les mardi, jeudi et samedi).	1105-206	554	S. 1.2.cl. ... IZMİR - ANKARA circule les mercredi, vendredi et dimanche au départ d'Izmir (suppléments page 286).	1105	5426	IZMİR - ESKİŞEHİR (les mercredi, vendredi et dimanche).	6	5423	ESKİŞEHİR-ANKARA (quotidien).	<table border="1"> <tr><th>Nos des trains</th><th>Nos des services</th><th>NATURE DES SERVICES</th></tr> <tr><td>24-32</td><td>547</td><td>SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Haydarpasa - Tripoli) (Circule les mardi, jeudi et samedi au départ d'Alep. Voir tableau 43).</td></tr> <tr><td>"</td><td>585</td><td>R. 1.2.cl. ... ALEP-TRIPOLI (Circule les lundi, mercredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).</td></tr> <tr><td>31-23</td><td>548</td><td>SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Tripoli - Haydarpasa) (Circ. les mardi, jeudi et samedi au départ de Tripoli. Voir tableau 43).</td></tr> <tr><td>"</td><td>586</td><td>R. 1.2.cl. ... TRIPOLI-ALEP (Circule les lundi, mercredi, vendredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).</td></tr> </table>			Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES	24-32	547	SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Haydarpasa - Tripoli) (Circule les mardi, jeudi et samedi au départ d'Alep. Voir tableau 43).	"	585	R. 1.2.cl. ... ALEP-TRIPOLI (Circule les lundi, mercredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).	31-23	548	SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Tripoli - Haydarpasa) (Circ. les mardi, jeudi et samedi au départ de Tripoli. Voir tableau 43).	"	586	R. 1.2.cl. ... TRIPOLI-ALEP (Circule les lundi, mercredi, vendredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
8-208	557	R. 1.2.cl. HAYDARPAŞA - ADANA. Les mardi et samedi au départ d'Haydarpasa (suppléments page 286).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
408	5411	Fourgon-cuisine																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
"	5427	HAYDARPAŞA - ESKİŞEHİR (les lundi, mercredi et vendredi).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
407	558	R. 1.2.cl. ADANA - HAYDARPAŞA. Les lundi et jeudi au départ d'Adana (suppléments page 286).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
207-7	5412	Fourgon-cuisine																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
"	5428	ESKİŞEHİR-HAYDARPAŞA (les lundi, jeudi et samedi).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
5-206	553	S. 1.2.cl. ... ANKARA-IZMİR circule les lundi, mercredi et vendredi au départ d'Ankara (suppléments page 286).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
5	5424	ANKARA ESKİŞEHİR (quotidien).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1106	5425	ESKİŞEHİR-IZMİR (les mardi, jeudi et samedi).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1105-206	554	S. 1.2.cl. ... IZMİR - ANKARA circule les mercredi, vendredi et dimanche au départ d'Izmir (suppléments page 286).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
1105	5426	IZMİR - ESKİŞEHİR (les mercredi, vendredi et dimanche).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
6	5423	ESKİŞEHİR-ANKARA (quotidien).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Nos des trains	Nos des services	NATURE DES SERVICES																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
24-32	547	SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Haydarpasa - Tripoli) (Circule les mardi, jeudi et samedi au départ d'Alep. Voir tableau 43).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
"	585	R. 1.2.cl. ... ALEP-TRIPOLI (Circule les lundi, mercredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
31-23	548	SG. 1.2.cl. ... TAURUS-EXPRESS. (Tripoli - Haydarpasa) (Circ. les mardi, jeudi et samedi au départ de Tripoli. Voir tableau 43).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
"	586	R. 1.2.cl. ... TRIPOLI-ALEP (Circule les lundi, mercredi, vendredi et dimanche au départ de Tripoli. Suppléments page 284).																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
<p>PRIX DES REPAS</p> <p>Fourgon-Cuisine. — MM. les voyageurs peuvent se faire servir dans leurs compartiments des petits déjeuners, consommations et mets divers.</p>			<p>PRIX DES REPAS (vin non compris):</p> <p>Piastres turques</p> <p>Premier déjeuner 50 00</p> <p>Déjeuner ou dîner 100 00</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					

On the last panel, intra-Turkish services from Istanbul to Adana and between Ankara and Izmir. In addition, Syrian connections between Homs and Beirut via Tripoli or Rayak.



Source : Wikipedia 2022 (derived from ferrocarril de hiyaz, Attilios/Degeefe)

Hejaz Railway

by Chris Elliott

Railways were experiencing a building boom in the late 1860s, and the Hejaz region was one of the many areas up for speculation. The first such proposal involved a railway stretching from Damascus to the Red Sea. This plan was soon dashed however, as the Amir of Mecca raised objections regarding the sustainability of his own camel transportation project should the line be constructed. Ottoman involvement in the creation of a railway began with Colonel Ahmed Reshid Pasha, who, after surveying the region on an expedition to Yemen in 1871–1873, concluded that the only feasible means of transport for Ottoman soldiers travelling there was by rail. Other Ottoman officers, such as Osman Nuri Pasha, also

offered up proposals for a railway in the Hejaz, arguing its necessity if security in the Arabian region were to be maintained.

Many around the world did not believe that the Ottoman Empire would be able to fund such a project: it was estimated the railway would cost around 4 million Turkish lira, a sizeable portion of the budget. The Ziraat Bankasi, a state bank which served agricultural interests in the Ottoman Empire, provided an initial loan of 100,000 lira in 1900. This initial loan allowed the project to commence later the same year. Abdulhamid II called on all Muslims in the world to make donations to the construction of the Hejaz Railway. The project had taken on a new significance. Not only was the railway to be considered an important military feature for the region, it was also a religious symbol. Hajis, pilgrims on their way to the holy city of Mecca, often didn't reach their destination when travelling along the Hejaz route. Unable to contend with the tough, mountainous conditions, up to 20% of Hajis died on the way. Abdulhamid was adamant that the railway stand as a symbol for Muslim power and solidarity: this rail line would make the religious pilgrimage easier not only for Ottomans, but all Muslims. As a result, no foreign investment in the project was to be accepted. The Donation Commission was established to organize the funds effectively, and medallions were given out to donors. Despite propaganda efforts such as railway greeting cards, only about 1 in 10 donations came from Muslims outside of the Ottoman Empire. One of these donors, however, was Muhammad Inshaullah, a wealthy Punjabi newspaper editor. He helped to establish the Hejaz Railway Central Committee.

Access to resources was a significant stumbling block during construction of the Hejaz Railway. Water, fuel, and labour were particularly difficult to find in the more remote reaches of the Hejaz. In the uninhabited areas, camel transportation was employed not only for water, but also food and building materials. Fuel, mostly in the form of coal, was brought in from surrounding countries and stored in Haifa and Damascus. Labour was certainly the largest obstacle in the construction of the railway. In the more populated areas, much of the labour was fulfilled by local settlers as well as Muslims in the area, who were legally obliged to lend their hands to the construction. This labour was largely employed in the treacherous excavation efforts involved in railway construction. In the more remote areas the railway would be reaching, a more novel solution was put to use. Much of this work was completed by railway troops of soldiers, who in exchange for their railway work, were exempt from one third of their military service. As the rail line traversed treacherous terrain, many bridges and overpasses had to be built. Since access to concrete was limited, many of these overpasses were made of carved stone and stand to this day.

The Emir Hussein bin Ali, Sharif of Mecca viewed the railway as a threat to Arab suzerainty, since it provided the Ottomans with easy access to their garrisons in Hejaz, Asir, and Yemen. From its outset, the railway was the target of attacks by local Arab tribes. These were never particularly successful, but neither were the Turks able to control areas more than a mile or so either side of the line. Due to the locals' habit of pulling up wooden sleepers to fuel their camp-fires, some sections of the track were laid on iron sleepers.

In September 1907, as crowds celebrated the rail reaching Al-'Ula station, a rebellion organized by the tribe of Harb threatened to halt progress. The rebels objected to the railway stretching all the way to Mecca; they feared they would lose their livelihood as camel transport was made obsolete. It was later decided by Abdulhamid that the railway would only go so far as Medina.¹

Under the supervision of chief engineer Mouktar Bey, the railway reached Medina on 1 September 1908, the anniversary of the Sultan's accession.¹ However, many compromises had to be made in order to finish by this date, with some sections of track being laid on temporary embankments across *wadis*. In 1913 the Hejaz Railway Station was opened in central Damascus as the starting point of the line.

World War I

To fuel locomotives operating on the railway during World War I, the German Army produced shale oil from the Yarmouk oil shale deposit. The Turks constructed a military railway from the Hejaz line to Beersheba, opening on 30 October 1915.

The Hejaz line was repeatedly attacked and damaged, particularly during the Arab Revolt, when Ottoman trains were ambushed by the guerrilla force led by T. E. Lawrence.

- On 26 March 1917, T. E. Lawrence (known as Lawrence of Arabia) led an attack on the Aba el Naam Station, taking 30 prisoners and inflicting 70 casualties on the garrison. He went on to say, "Traffic was held up for three days of repair and investigation. So we did not wholly fail."
- In May 1917, British bombers dropped bombs on Al-'Ula Station. In July 1917, Stewart Newcombe, a British engineer and associate of Lawrence, conspired with forces from the Egyptian and Indian armies to sabotage the railway. The Al-Akhdhar station was attacked and 20 Turkish soldiers were captured.
- In October 1917, the Ottoman stronghold of Tabuk fell to Arab rebels. The Abu-Anna'em station was also captured.
- In November 1917, Sharif Abdullah and the tribe of Harb attacked Al-Bwair station and destroyed two locomotives.
- In December 1917, a group of men led by Ibn Ghusiab derailed a train on the line south of Tabuk

With the Arab Revolt and the dissolution of the Ottoman Empire, it was unclear to whom the railway should belong. The area was divided between the British and the French, both eager to assume control. However, following years of neglected maintenance, many sections of track fell into disrepair; the railway was effectively abandoned by 1920. In 1924, when Ibn Saud took control of the peninsula, plans to revive the railway were no longer on the agenda.

World War II

In the second world war, the Samakh Line (from Haifa to Deraa at the Syrian border and to Damascus) was operated for the Allied forces by the New Zealand Railway Group 17th ROC, from Afula (with workshops at Deraa and Haifa). The locomotives were 1914 Borsig and 1917 Hartmann models from Germany. The line, which had been operated by the Vichy French, was in disrepair. Trains over the steep section between Samakh (now Ma'agan) and Deraa were 230 tons maximum, with 1,000 tons moved in 24 hours. The group also ran 60 miles (95 km) of branch line, including Afula to Tulkarm.

The 1960s

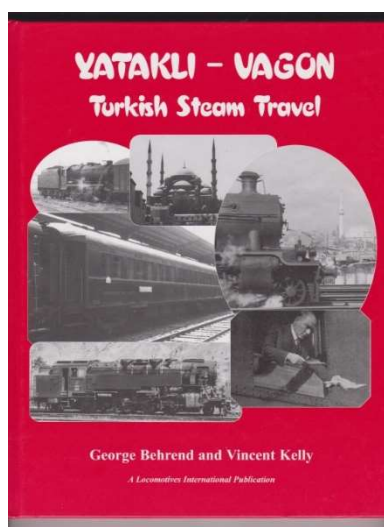
The railway south of the modern Jordanian–Saudi Arabian border remained closed after the fall of the Ottoman Empire in 1920. An attempt was made to rebuild it in the mid-1960s, but then abandoned due to the Six-Day War in 1967.

Source: https://en.wikipedia.org/wiki/Hejaz_railway

CIWL in The Middle East - relevant books

Author	Title	Date	Publisher	ISBN
Paul Cotterell	The Railways of Palestine & Israel	1984	Tourret Publishing	0-905878-04-3
R Tourret	Hedjaz Railway	1989	Tourret Publishing	0-905878-05-1
George Behrend	Grand Europeans Expresses	1962	George Allen & Unwin	
Werner Sölch	Expresszüge im Vorderen Orient	1989	Alba Verlag	3-87094-131-6
James Barr	A Line in The Sand	2011	Simon & Schuster	978-1-84739-457-6
Sean McMeekin	The Berlin-Baghdad Express	2011	Penguin	978-0-141-04765-2
Sean McMeekin	The Ottoman Endgame	2015	Penguin Press	978-1-59420-523-3
Andrew Eames	The 8.55 to Baghdad	2005	Corgi	978-0-552-15077-4
T E Lawrence	Seven Pillars of Wisdom	1919-1926		978-1853264696

And for a very good book about Turkey's railways in the 1960s



Our friends the publishers of this book have found a stock and are offering it for sale at a very low price of just £8. UK postage is free, EU postage is £12.50, but that is for any parcel up to 1.35kg in weight (i.e. if people buy more than one book, the postage isn't £12.50/book).

The link is:

<https://mainline-maritime.myshopify.com/products/yatakli-vagon>

Not CIWL, but potentially relevant to Turkey is their Turkish Steam book:

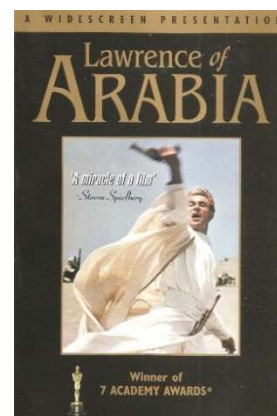
<https://mainline-maritime.myshopify.com/products/international-railway-memories-no-2-turkish-steam>

For the fiction set against this part of The Middle East and relevant to the railways east of Aleppo

John Buchan	Greenmantle	1916 - 2011	Hodder & Stoughton - Polygon	978-1-84697-197-6
-------------	-------------	-------------	------------------------------	-------------------

Just in case you still have a DVD player:

Lawrence of Arabia as they say 'Winner of 7 Academy Awards and is still available as DVD/Blu-ray and certainly also on the relevant streaming platforms



Mails from our Correspondent Walter Rothschild

Dear Chris,

Chen Melling of the Railway Museum at Haifa has just sent me some wonderful pictures of the terminal station at Kantara East on the Suez Canal - they include two with a CIWL element which I forward herewith, also the sign at the end of the station building refers to Sleeping Car services etc.

As you can imagine, the archive has quite a lot of correspondence regarding this once-important station, and so if someone ever delve into it, it would probably be possible to learn quite a lot about it.

Contact: Chen Melling - Israeli Railway Museum

Walter Rothschild replied to Chen Melling:

Fascinating! I have never seen any pictures of this place after the First World War, of course trains normally came or went around midnight... It looks like a 'real' station with a stone building not unlike that at Lydda. A real terminus with buffer stops, but just a single track with platforms on both sides, no run-round loop within the platforms... a footpath down to the small pedestrian and vehicle ferry across the Canal.... That looks like quite a small settlement -

Walter Rothschild is editor of the magazine 'Harakevet' which publishes a whole series of articles about the railways in Israel and beyond.





Editors note : The two photos show two CIWL sleeping cars from the following numbers: Nos. 1774, 1777, 1778 and 1780, MAN 1908 for Oostende-Wien-Express, Nos. 2068 and 2072, van der Zypen & Charlier 1910 or No. 2168, van der Zypen & Charlier 1911, all of the type "R". These ran in Palestine from 1920. Note the rare English CIWL company lettering above the window band: « International Sleeping Car Company »

Here additionally two links to dining car No. 2351, one of three (plus 2346, 2302, all Ringhoffer 1912/13) that ran in Palestine from 1923 on:

<https://flic.kr/p/qzmHWn>

<https://flic.kr/p/pV1aMM>





From the collection of Jos Geilen we show a wonderful contemporary advertising brochure for Simplon-Orient- and Taurus-Express:



SIMPLON-ORIENT-EXPRESS

TRAIN DE LUXE QUOTIDIEN

LONDRES · PARIS · LAUSANNE · MILAN · VENISE ·
TRIESTE · VINKOVCI · BEOGRAD · NIŞ · SOFIA · ISTANBUL ·
· VINKOVCI · TIMISOARA · BUCURESTI ·
· NIŞ · SALONIQUE · ATHENES ·

TAURUS-EXPRESS

TRAIN ACCÉLÉRÉ TRIHEBDOMADAIRE

HAYDARPAŞA · ADANA · ALEP · NISSIBIN ·
MOSSOUL · KIRKUK · BAGDAD · BASSORAH ·
· ALEP · HOMS · RAYAK · BEYROUTH · HAÏFA · KANTARA · CAÏRO ·

WAGONS-LITS DE 1^{ère} CLASSE ET DE 2^{ème} CLASSE

D'ISTANBUL A HAYDARPAŞA, VEDETTE SPÉCIALE
POUR LA TRAVERSÉE DU BOSPHORE

SERVICES AUTOMOBILES DE NISSIBIN A MOSSOUL ET KIRKUK
" " " " DE RAYAK A BEYROUTH ET HAÏFA

Réduction du prix de transport des bagages de Londres
et Paris pour Istanbul, Bucaresti, Athènes et vice versa

Tarifs réduits de 20% pour voyageurs en groupe de
8 personnes. (Voyager à forfait) — Fourgons pourvus de bains-douches.





**Train de Luxe
"Simplon-Orient-Express"**

Composé de voitures-lits de 1^{re} classe (compartiment à une place) et de 2^e classe (compartiment à deux places) et d'un wagon-restaurant et de fourgons avec salle de douches, le SIMPLON-ORIENT-EXPRESS met Londres et Paris quotidiennement en relations avec la Suisse, l'Italie, la Yougoslavie, la Roumanie, la Grèce, la Bulgarie, la Turquie; quadrithédomadairement avec la Syrie, trihédomadairement avec la Palestine et l'Égypte.

A partir du 15 février 1930, il est prolongé sur Nissibin où une correspondance automobile le relie aux chemins de fer de Kirkuk à Bagdad et Bassorah.

À la ligne principale Calais-Istanbul, se rattachent les branches: Ostende-Istanbul via Bruxelles, Cologne, Francfort, Vienne, Bratislava, Budapest, Beograd, Nisch et Sofia; Berlin-Istanbul via Breslau, Budapest, Beograd, Nisch et Sofia; Berlin-Athènes via Praha, Budapest, Beograd et Nisch; Praha-Istanbul via Budapest, Beograd, Nisch et Sofia; Vienne-Athènes via Budapest, Beograd et Nisch.

Le SIMPLON-ORIENT-EXPRESS correspond en outre, à l'aller et au retour, avec un train direct Bordeaux-Lyon-Mont Cenis-Milan.

La route présente un grand intérêt. Après Dijon, capitale de la Bourgogne, elle offre l'attrait du passage par Lausanne, Vevey, Montreux sur la rive Nord du Lac Léman, le tunnel du Simplon d'une longueur de 19 km. 800, et le Lac Majeur dont elle côtoie la partie la plus pittoresque.

Elle parcourt la luxuriante Lombardie, passe à Milan, d'où partent les lignes pour les lacs italiens et les grandes artères qui sillonnent la péninsule, puis à Venise, la cité enchanteuse de la lagune, et à

**Train de Luxe
"Simplon-Orient-Express"**

Composed of Sleeping Cars, First Class (single berth) and Second Class (two berth) and of a Restaurant Car, also baggage car and Vans with Shower Bath, the SIMPLON-ORIENT-EXPRESS puts London and Paris daily in communication with Switzerland, Italy, Jugoslavia, Rumania, Greece, Bulgaria, and Turkey; four times a week with Syria, and three times a week with Palestine and Egypt.

On and after the 15th February 1930, it will be extended to Nissibin, where a motor car service will connect it with the Kirkuk, Bagdad and Bassorah Railways.

The through train Calais-Constantinople (Istanbul) is linked with the following branches: Ostend-Constantinople via Brussels, Cologne, Frankfurt, Vienna, Bratislava, Budapest, Belgrade, Nisch and Sofia; Berlin-Constantinople via Breslau, Budapest, Belgrade, Nisch and Sofia; Berlin-Athens via Praha, Budapest, Belgrade, and Nisch; Praha-Constantinople via Budapest, Belgrade, Nisch and Sofia; Vienna-Athens via Budapest, Belgrade and Nisch.

Furthermore, the SIMPLON-ORIENT-EXPRESS connects outwards and homewards, with a through train Bordeaux-Lyon-Mont Cenis-Milan.

The route followed is full of interest. After Dijon, the Capital of Burgundy, it follows the attractive route Lausanne, Vevey, Montreux, along the north shore of the Lake of Geneva, traverses the Simplon Tunnel (19 km. 800 long) and then skirts the most picturesque side of Lake Maggiore.

It runs through the luxurious plains of Lombardy, on to Milan, the junction for the Italian Lakes, and the Great Italian trunk lines, thence to Venice, the enchanting

**Treno di Lusso
"Simplon-Orient-Express"**

Il treno di lusso SIMPLON-ORIENT-EXPRESS composto di carrozze con letti di 1^a classe (compartimenti ad un posto) e di 2^a classe (compartimenti a due posti), d'una carrozza ristorante e di bagagliai in cui trovasi una sala provvista di doccia, collega Londra e Parigi:

Giornalmente con la Svizzera, l'Italia, la Jugoslavia, la Rumania, la Grecia, la Bulgaria e la Turchia.

Quattro volte la settimana con la Siria.

E tre volte la settimana con la Palestina e l'Egitto.

Dal 15 febbraio 1930 il treno suddetto sarà prolungato fino a Nissibin donde un servizio automobilistico lo collegherà colla Ferrovia Kirkuk-Bagdad Bassora.

Alla linea principale Calais-Istanbul si ricollegano le seguenti diramazioni:

Ostenda-Istanbul, via Bruxelles, Colonia, Francoforte, Vienna, Bratislava, Budapest, Beograd, Nisch e Sofia.

Berlino-Istanbul, via Breslavia, Budapest, Beograd, Nisch e Sofia.

Berlino-Athene, via Praha, Budapest, Beograd e Nisch.

Praha-Istanbul, via Budapest, Beograd, Nisch e Sofia.

Vienna-Athene, via Budapest, Beograd e Nisch.

Il SIMPLON-ORIENT-EXPRESS è in coincidenza tanto all'andata che al ritorno con un treno diretto Bordeaux-Lione-Montcenisio-Milano.

Il percorso è molto interessante; dopo Dijon, capitale della Borgogna, esso offre l'attrattiva del passaggio da Losanna, Vevey, Montreux, sulla sponda settentrionale del lago Lemano, la galateria del Sempione (19 km. 800 m.)

**Luxuszug
"Simplon-Orient-Express"**

Der SIMPLON-ORIENT-EXPRESS besteht aus Schlafwagen mit Abteilen 1. Klasse (einbettigen Abteilen), und Abteilen 2. Klasse (zweibettigen Abteilen), einem Speisewagen und Gepäckwagen mit Brausekabinen. Der Zug verkehrt täglich zwischen London und Paris einerseits, der Schweiz, Italien, Jugoslawien, Rumänien, Griechenland, Bulgarien und der Türkei andererseits, viermal wöchentlich nach Syrien und dreimal wöchentlich nach Palästina und Ägypten.

Seit 15. Februar 1930 hat der SIMPLON-ORIENT-EXPRESS Fortsetzung nach Nissibin und dort Automobilianschluss an die Bahnlinie von Kirkuk nach Bagdad und Bassorah.

An die Hauptlinie Calais-Istanbul (Konstantinopel) sind angeschlossen: die Zweiglinien Ostende-Istanbul über Brüssel, Köln, Frankfurt, Wien, Bratislava, Budapest, Belgrad, Nisch und Sofia;

Berlin-Istanbul über Breslau, Budapest, Belgrad, Nisch und Sofia;

Berlin-Athen über Praha, Budapest, Belgrad, Nisch;

Praha-Istanbul über Budapest, Belgrad, Nisch und Sofia.

Wien-Athen über Budapest, Belgrad und Nisch.

Der SIMPLON-ORIENT-EXPRESS hat ausserdem hin und zurück Anschluss an einen Durchgangszug Bordeaux-Lyon-Mont Cenis-Mailand.

Die Fahrt mit dem SIMPLON-ORIENT-EXPRESS ist in hohem Grade abwechslungsreich. Nach Dijon, der burgundischen Hauptstadt, bieten sich reizvolle Landschaften dem Auge dar: der Zug berührt Lausanne, Vevey und Montreux am nördlichen Ufer des Genfersees, durchfährt den 19.800 km. langen Simplontunnel und folgt der malerisch schönsten Strecke des Westufers des Lago Maggiore.

Nach der Fahrt durch die fruchtbare Ebene der Lombardie gelangen wir nach Mailand, dem Ausgangspunkt für die italien-

Acq. 42987



Trieste, le grand port de l'Adriatique.

De Trieste, à travers le Carso d'Istrie, la route rejoint la frontière italienne à Postumia où se trouvent les célèbres grottes, et pénètre dans un pays nouveau pour le tourisme occidental.

Elle traverse ensuite le territoire de l'Etat Yougoslave où l'unité de la race et de la langue s'accompagne de toutes les variétés de climat, de civilisation, de mœurs, de costumes et de cultures.

L'itinéraire se dirige par Ljubljana pour atteindre Zagreb, capitale de la Croatie.

On passe ensuite à Brod, tête de la ligne qui traverse du Nord au Sud la Bosnie et l'Herzégovine.

Après Brod, on arrive à Vinkovci où se détache la branche Paris-Bucarest.

Le SIMPLON - ORIENT - EXPRESS se dirige ensuite vers Beograd, capitale de la Yougoslavie. Cette ville, située au confluent du Danube et de la Save, se développe rapidement.

La route descend vers le Sud pour atteindre Nisch en passant au milieu des plaines cultivées de la Morava et des collines boisées.

A Nisch, la branche d'Athènes se détache, et le SIMPLON-ORIENT-EXPRESS se dirige par le défilé de la Nichava vers Sofia, capitale de la Bulgarie située au pied des monts Vitosch avec leurs nombreuses sources minérales; puis par le défilé de Kostenez-Banya, où se trouvent plusieurs stations thermales, pénètre dans la fertile plaine de la Thrace, avec en son milieu, la ville de Plovdiv, traversée par la Maritza que longe la voie ferrée.

Après avoir traversé tout le royaume Bulgare, on arrive à Edirne (Andrinople) remarquable par ses mosquées grandioses, et enfin, à Istanbul admirablement situé sur le Bosphore.

La traversée du Bosphore s'effectue par vedettes spéciales qui accostent au pied de la gare

city of the Lagoons, and to Trieste, the great port of the Adriatic.

From Trieste, crossing the Carso d'Istria, the route re-crosses the Italian frontier at Postumia, celebrated for its grottoes, and penetrates a new field of travel for the Western tourist.

It then crosses Jugoslavia where are united under one nationality all variations of climate and types of civilisation, customs, costumes and culture.

The route goes via Ljubljana to Zagreb, the Capital of Croatia, thence on to Brod head of the line which cuts Bosnia and Herzegovina from North to South.

After Brod, one arrives at Vinkovci, where the Paris-Bucharest portion is detached.

The SIMPLON-ORIENT-EXPRESS then travels towards Belgrade, the Capital of Jugoslavia, a rapidly developing town, situated at the confluence of the Save and the Danube.

The route runs southward to Nisch, passing through the cultivated plains and wooded hills of Moravia.

At Nisch, the Athens car is slipped, and the SIMPLON-ORIENT-EXPRESS passes via the Nichava Pass on to Sofia, the Bulgarian Capital, situated at the foot of the Vitosch Mountains, with their numerous mineral springs; thence through the Kostenez-Banya defile, in which there are several Thermal Stations, it enters the fertile Plain of Thrace in the middle of which lies the town of Plovdiv, traversed by the Maritza, which flows alongside the Railway Line. After having crossed the whole of the Bulgarian Kingdom, one arrives at Adrianople (Edirne), noted for its stately mosques, and at ultimately at Constantinople (Istanbul) picturesquely situated on the Bosphorus.

The crossing of the Bosphorus is effected by means of special ferry boats which berth at the foot

il lago maggiore di cui costeggia a parte più pittoresca.

Esso attraversa la fertile Lombardia passa a Milano donde s'irradiano le linee che conducono ai laghi italiani e le grandi arterie che solcano la penisola; tocca Venezia, la città incantevole della laguna e quindi Trieste, il grande porto dell'Adriatico.

Da Trieste il treno traversa il Carso e giunge al confine italiano, a Postumia ove trovansi le celeberrime grotte e penetra in un paese nuovo per il turismo occidentale.

La linea attraversa il territorio dello Stato Jugoslavo ove all'unità della razza e della lingua si accompagnano tutte le varietà del clima, della civiltà, dei costumi, degli usi e della cultura.

L'itinerario si svolge verso Ljubljana per giungere a Zagabria capitale della Croazia.

Si tocca quindi Brod, testa della linea che percorre da nord a sud la Bosnia e l'Erzegovina.

Dopo Brod, si giunge a Vinkovci ove staccasi la diramazione Parigi-Bucarest.

Il SIMPLON - ORIENT - EXPRESS si dirige quindi verso Beograd, capitale della Jugoslavia. Questa città, situata al confluenza del Danubio e della Sava si sviluppa rapidamente.

La linea volge verso il sud per giungere a Nisch, attraversando le pianure coltivate della Moravia e colline boschive.

A Nisch si stacca la diramazione per Atene ed il SIMPLON-ORIENT-EXPRESS si dirige attraverso la gola della Nichava, verso Sofia, capitale della Bulgaria situata ai piedi dei Monti Vitosch dai quali scaturiscono numerose sorgenti di acque minerali; quindi attraverso la gola di Kostenez-Banya, ove trovansi diverse stazioni termali, penetra nelle ubertose pianure della Tracia, nel centro della quale è situata la città di Plovdiv, attraversata dalla Maritza che costeggia la linea

schen Seen und die grossen Verkehrsraden der apenninischen Halbinsel, und dann nach Venedig, der zauberhaften Lagunenstadt, und zum grossen Adria-hafen Triest.

Von Triest aus fährt der Zug durch das Karstgebiet von Istrien zur Italienischen Grenzstation Postumia, deren Grotten Weltraf gemessen, und tritt hier in ein dem modernen westeuropäischen Reiseverkehr bisher fast verschlossenes Neuland.

Wir durchfahren das Gebiet des Königreichs Jugoslawien. Hier fliessen Rassen und Sprachen zu einer grossen Einheit zusammen, in der sich alle Abstufungen von Klima, Bildung, Sitten und Gebräuchen widerspiegeln.

Dann führt der Weg über Ljubljana (Ljubach) nach Zagreb (Agram) der Hauptstadt Kroatiens.

In Brod berührt der Zug die Ausgangsstation für die Bosnien und die Herzegovina in nord-südlicher Richtung durchquerende Eisenbahn.

Der SIMPLON - ORIENT - EXPRESS fährt weiter nach Vinkovci, wo der Zugteil Paris-Bucarest abweicht.

In der Hauptrichtung verkehrt der SIMPLON-ORIENT-EXPRESS weiter nach Belgrad, der Hauptstadt von Jugoslawien, am Einfluss der Save in die Donau gelegen, die als moderne Stadt einen grossen Aufschwung genommen hat. Von hier führt die Bahn südlich nach Nisch durch die von waldigen Anhöhen umsaumte Tiefebene der March.

In Nisch zweigt der Zugteil nach Athen ab. Der SIMPLON-ORIENT-EXPRESS dagegen fährt in südöstlicher Richtung durch den Engpass der Nisava nach Sofia, der Hauptstadt von Bulgarien am Fusse der Vitoschberge mit ihren zahlreichen Mineralquellen gelegen; dann erreicht er durch den Engpass von Kostenez-Banya, an dem verschiedene Thermalbäder liegen, an der Maritza entlang fahrend, die inmitten dieser obensich ausbreitende Stadt Plovdiv. Nachdem wir ganz Bulgarien durchquert haben, erreichen wir Edirne, das frühere Adrianopel, dessen grossartige Moscheen ihm Weltraf ver-



d'Haydarpassa, d'où partent l'*Anatolie-Express* à destination d'*Ankara* et le *Taurus-Express* se dirigeant sur *Alep*, où il se divise en deux branches : l'une en direction de *Nissibin*, *Mossoul*, *Bagdad*, *Bassorah*, l'autre à destination de *Ruykoku* *Tripoli*, *Beyrouth*, *Damas*, *Haïfa*, *Le Caire*.

**BRANCHE
VINKOVCI-BUCAREST**

De *Vinkovci*, la route se poursuit à travers les riches plaines du Banat arrosées par le Danube, que l'on traverse sur un pont magnifique ; elle atteint *Soubotica* qui est un important nœud de communications ferroviaires. De là, on se dirige vers le Sud pour descendre vers *Timisoara*, traverser les Alpes de Transylvanie, longer les Portes de Fer du Danube, passer par *Craiova* et arriver à *Bucarest*, après avoir parcouru les plaines fertiles de la Roumanie.

BRANCHE NISCH-ATHÈNES

De *Nisch*, la route descend la plaine du Vardar, passe à *Skopje*, ville très pittoresque, et entre en Grèce à *Guegnelli* pour atteindre peu après la ville de *Salonique*.

En quittant *Salonique*, le *SIMPLON-ORIENT-EXPRESS* passe sur le grand pont de l'*Axios* (Vardar), laisse à sa droite *Pelli*, ville natale d'*Alexandre-le-Grand*, après avoir traversé le *Loudias* sur un pont d'une seule travée de 60 mètres.

Après *Platy*, jonction de la ligne de *Monastir*, la voie longe la mer, laisse à droite le massif du mont *Olympe* pour entrer dans le défilé de la vallée de *Tempé*.

On débouche dans la plaine de *Thessalie* pour arriver au pied du mont *Othrys*, et la voie commence à monter jusqu'à une altitude de 630 mètres pour redescendre en-

of the Haydarpassa station, from where the *Anatolian Express* leaves for *Angora* (Ankara), and the *Taurus-Express* for *Aleppo*, where it divides into two branches, one going to *Nissibin*, *Mossoul*, *Bagdad* and *Bassorah*, the other to *Tripoli*, *Beirut*, *Damascus*, *Haifa* and *Cairo*.

**VINKOVCI-BUCHAREST
SECTION**

From *Vinkovci*, the route traverses the rich plains of the Banat irrigated by the Danube, which is crossed by a magnificent bridge ; and reaches *Soubotica*, an important Railway Junction. From there it travels southward to descend to *Timisoara*, crossing the Transylvanian Alps, past the Iron Gates of the Danube, to *Craiova*, arriving at *Bucharest*, after traversing the fertile plains of Roumania.

The NISCH-ATHENS BRANCH

From *Nisch* the route descends into the plain of the Vardar, thence to the very picturesque town of *Skopje*, and enters Greece at *Guegnelli*, soon afterwards reaching the city of *Salonica*.

After leaving *Salonica*, the *SIMPLON-ORIENT-EXPRESS* passes over the great bridge of *Axios* (Vardar) leaving on its right *Pelli*, the birthplace of *Alexander the Great*, after having crossed the *Loudias* by a single span bridge of 180 ft.

After *Platy*, the junction with the *Monastir* Line, the train skirts the sea, leaving on its right the massif of *Mount Olympus* and enters the narrow defile of the *Tempé* Valley.

One emerges from the defile into the Plains of *Thessalia*,

ferroviaria. Dopo di avere percorso tutta la Bulgaria, si giunge ad *Edirne* (Adrianopoli) celebre per le sue grandi moschee e finalmente ad *Istanbul* situata sul Bosforo meravigliosamente.

La traversata del Bosforo si effettua su battelli speciali che amarrano alla stazione di Haydarpassa punto di partenza dell'*Anatolia-Express* per *Ankara* e del *Taurus-Express* per *Aleppo* ove si dirama da una parte verso *Nissibin*, *Mossul*, *Bagdad*, *Bassora* e dall'altra parte verso *Ruykoku* o *Tripoli*, *Beirut*, *Damasco*, *Haifa*, *Cairo*.

**DIRAMAZIONE
VINKOVCI-BUCAREST**

Da *Vinkovci*, la linea prosegue per le ubertose pianure del Banato, irrigate dal Danubio che si attraversa a mezzo di un bellissimo ponte, e giunge a *Subotica*, importante nodo ferroviario. Di lì, si volge al sud scendendo verso *Timisoara*, traversando le Alpi della Transilvania, costeggiando le porte di ferro del Danubio, e passando da *Craiova* si arriva a *Bucarest* dopo di avere percorso le fertili pianure della Rumenia.

DIRAMAZIONE NICH-ATENE

Da *Nich* la linea discende nella pianura del Vardar, passa a *Skopje*, città molto pittoresca e penetra in Grecia a *Guegnelli* ed in breve arriva a *Salonica*.

Partendo da *Salonico*, il *SIMPLON-ORIENT-EXPRESS* passa sul grande ponte dell'*Axios* (Vardar) lascia a destra *Pelli*, città nata di *Alessandro Magno* dopo di aver traversato il *Loudias* a mezzo di un ponte ad arco unico di 60 metri.

Dopo *Platy*, ove si congiunge la linea di *Monastir*, il treno costeggia il mare, lascia a destra il massiccio del monte *Olimpo* per

schafft haben, und schliesslich die Perle des Bosphorus, das einzigartige *Konstantinopel* (Istanbul).

Die Fahrt über den Bosphorus wird auf Sonderschiffen zurückgelegt, die am Fusse des Bahnhofs Haydarpassa anlegen. Von Haydarpassa wo der *Anatolien-Express* nach *Angora* und der *Taurus-Express* nach *Aleppo* führt. Hier gabeln sich die Züge nach *Nissibin*, *Mossoul*, *Bagdad* und *Bassorah* in der einen, und nach *Ruykoku*, *Tripoli*, *Beyrouth*, *Damaskus*, *Haifa* und *Kairo* in der anderen Richtung.

**ZUGTEIL
VINKOVCI-BUKAREST**

Von *Vinkovci* aus führt die Bahn durch die reiche Donautiefebene des Banat. Eine grossartige Brücke verbindet beide Donauufer. Der Zug hält in *Subotica*, einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, biegt dann südlich nach *Timisoara* (Temesvar) ab, fährt quer durch die Transylvanischen Alpen, längs der Donau am Eisernen Tor vorbei nach *Craiova* und gelangt schliesslich durch die fruchtbaren Ebenen Rumäniens nach dessen Hauptstadt *Bukarest*.

ZUGTEIL NISCH-ATHEN

Von *Nisch* aus senkt sich die Bahnlinie zur Tiefebene des Vardar. Der Zug berührt den malerisch gelegenen Ort *Skopje* (Uskub), überschreitet bei *Djevdjelija* die griechische Grenze und ist bald darauf in *Saloniki*.

Kurz nach *Saloniki* setzt der *SIMPLON-ORIENT-EXPRESS* über die grosse Brücke des Vardar, in Griechenland *Axios* genannt, passiert eine weitere bemerkenswerte Brücke, die sich in einem einzigen kühnen Bogen von 60 m. Spannweite über den *Loudias* spannt, und lässt dann *Pelli*, die Geburtsstadt *Alexanders des Grossen*, zur Rechten.

Ab *Platy*, wo Anschluss nach *Monastir* besteht, fährt der Zug am Meeresufer entlang, den *Olymp* zur Rechten, bevor ihn die Enge des *Tempé-Tales* aufnimmt.

Durch die thessalische Ebene



suite vers la plaine des Thermopyles et atteindre la ville de Thermopilai (Lianocladi).

On longe l'Octa, pour passer par le grand viaduc de Bralo et le tunnel du même nom, à la sortie duquel se trouve la gare de *Delphes* et, en longeant le pied du Mont Parnasse, la route passe par *Thèbes*, côtoie le mont *Hymette* pour aboutir à la plaine d'*Athènes* d'où l'on peut apercevoir la majestueuse silhouette de l'Acropole.

Le SIMPLON - ORIENT - EXPRESS continue sa route vers *Le Pirée*, port très animé qui dessert toutes les routes maritimes.

ANATOLIE-EXPRESS de HAYDARPASA à ANKARA

Ce train, en correspondance directe et journalière avec le SIMPLON-ORIENT-EXPRESS relie *Haydarpasa* à *Ankara*, capitale de la République Turque, située sur un haut plateau du centre de l'Anatolie.

Ankara bâti aux pieds d'une forteresse ancienne, est une ville en plein épanouissement et possède de très précieux monuments historiques.

TAURUS-EXPRESS de HAYDARPASA à ALEP NISSIBIN et à RAYAK

Ce train est en correspondance directe trois fois par semaine avec le SIMPLON - ORIENT - EXPRESS.

La route suivie passe par *Eskisehir*, qui possède plusieurs mosquées construites du temps des Seldjoukides, ainsi qu'un bain thermal à 42°C; *Afyon* (anciennement *Achroneos*) remarquable par sa citadelle qui a une hauteur de 120 mètres et est construite sur une montagne cunéiforme; *Ko-*

arriving at the foot of Mount *Othrys*, and the line begins to climb to an altitude of 630 metres, afterwards descending to the plain of Thermopylae and the village of Thermopilai (*Lianocladi*).

Skirting the Octa, and crossing the great Bralo viaduct and tunnel, just outside of which is the station of *Delphes*, one passes the foot of Mount Parnasse, whence the route is via *Thèbes*, skirting Mount *Hymette* and emerging on to the plain of *Athens*, to meet the majestic outline of the Acropolis.

The SIMPLON-ORIENT-EXPRESS continues its way towards *Piræus*, the very busy port which connects with all sea routes.

The ANATOLIA EXPRESS from HAYDARPASA to ANGORA

This through train, running daily in connection with the SIMPLON - ORIENT - EXPRESS joins *Haydarpasa* to *Angora*, the Capital of the Turkish Republic, situated on a high plateau in the centre of Anatolia.

Angora, built at the foot of an old fortress, is a rapidly developing town and possesses very valuable historical monuments.

TAURUS-EXPRESS from HAYDARPASA to ALEPPO NISSIBIN and RAYAK

A through train running three times a week in connection with the SIMPLON-ORIENT-EXPRESS.

The train then passes *Eskisehir*, which possesses several mosques built in the time of the Seldjoukides, as well as a Thermal Bath of 42° C.; *Afyon* (*Achroneos* of the Ancients) noted for its citadel which is 370 feet high and is built on a

entrare nella gola che immette nella valle di Tempe.

Si sbocca nella pianura della Tessaglia per arrivare ai piedi del Monte Othrys, ove comincia un' ascesa che dopo avere raggiunto 630 metri di altitudine discende verso la pianura delle Thermopili per arrivare a Thermopilai (*Lianocladi*).

Si costeggia, l'Octa, e si passa il gran viadotto di Bralo e la galleria omonima al cui sbocco trovano la stazione di *Delphi* e lungo le falde del Parnaso la linea passa a *Tebe*, costeggia il monte *Hymette* sbocca nella pianura di *Athene* ove si scorge la maestosa agoma dell' Acropolis.

Il SIMPLON - ORIENT - EXPRESS prosegue verso il *Pirée*, porto molto animato ove fanno scalo tutte le linee di navigazione.

L'ANATOLIE EXPRESS da HAYDARPASA ad ANKARA

Questo treno è giornalmente in coincidenza col SIMPLON-ORIENT-EXPRESS e congiunge *Haydarpasa* ed *Ankara* capitale della Repubblica Turca situata su di altipiano del centro dell'Anatolia.

Ankara, costruita alla base di un'antica fortezza è una città in pieno sviluppo ove trovansi dei pregevolissimi monumenti storici.

Il TAURUS EXPRESS da HAYDARPASA ad ALEPPO NISSIBIN ed a RAYAK

Questo treno è in coincidenza tre volte la settimana col SIMPLON - ORIENT - EXPRESS.

La linea del *Taurus-Express* passa a *Eskisehir*, ove trovansi diverse moschee costruite ai tempi dei Seldjoukides, nonché uno stabilimento termale di 42 C. *Afyon* (già *Achroneos*) rimarchevole per

und am Othrys vorbei erreichen wir Thermopilai (*Lianocladi*). Die Bahn steigt bis 630 m. ü. M. und senkt sich dann wieder zur Ebene der Thermopylen.

Am Octa entlang fährt der Zug über den grossen Viadukt von Bralo und durch den Tunnel gleichen Namens, erreicht den am Ausgang des Tunnels gelegenen Bahnhof von *Delphi* und setzt seinen Weg im Schatten des Parnass nach *Thèbes* fort. Am *Hymettos* vorbei gelangen wir in die Tiefebene von *Athen*, wo die stolzen Umrisse der Akropolis schon von weitem sichtbar werden.

Der SIMPLON - ORIENT - EXPRESS fährt weiter nach dem Haupthafen Griechenlands, dem stets belebten *Piræus*, der von zahlreichen Dampferlinien angefahren wird.

ANATOLIEN-EXPRESS von HAYDARPASA nach ANKARA

Der Anatolien-Express hat täglich unmittelbaren Anschluss an den SIMPLON - ORIENT - EXPRESS. Er verbindet *Haydarpasa* mit *Ankara*, der Hauptstadt der Türkischen Republik, auf einer Hochebene im Innern Anatoliens gelegen. Die Stadt ist am Fuss einer alten Festung erbaut und heute in vollem Aufblühen begriffen. Eine grosse Anziehung bilden ihre wertvollen geschichtlichen Bauwerke.

TAURUS-EXPRESS von HAYDARPASA nach ALEPPO mit Fortsetzung nach NISSIBIN und RAYAK

Der Taurus-Express kehrt dreimal wöchentlich in unmittelbarem Anschluss an den SIMPLON-ORIENT-EXPRESS zwischen *Haydarpasa* und *Aleppo*, von wo er zweimal wöchentlich über *Nisibin* und dreimal wöchentlich über *Rayak* weitergeführt wird.

Der Weg führt über *Eskisehir*, das durch seine Moscheen aus der Zeit der Seldschuken und seine 42° heissen Thermalbäder bekannt ist. *Afyon*, das frühere *Achroneos*, ist bemerk-



nya, ville historique qui fut l'ancienne Ikonium, cité remarquable par ses monuments Seldjoks. Ses principaux monuments sont : les mosquées d'Alaeddine, Karatay, de Sahib Ala, d'Indjé-Minare, etc.

La ligne se glisse ensuite entre les hautes terres de la chaîne du Taurus, le fameux défilé des « Portes de Cilicie », nommé actuellement « Keulek-Boghaz » qui est d'un pittoresque saisissant. Ce défilé a eu une importance considérable dans l'histoire mondiale puisqu'il a servi de passage à tous les conquérants, depuis Sémiramis, Xerxès, Darius, Alexandre-le-Grand, Haroun-el-Rachid, Godfrey de Bouillon et Ibrahim Pacha.

Le point culminant de la ligne est *Oulou Kichla* (altitude 1427 m.) elle redescend ensuite, vers Yenice (altitude 34 mètres); passe à *Adana*, et pénètre en Syrie pour atteindre *Alep* qui contient des curiosités de premier ordre : sa formidable citadelle et ses souks sont certainement parmi les merveilles du monde oriental.

D'Alep, la ligne se bifurque en deux points : *Alep-Nissibin* et *Alep-Rayak*.

D'ALEP à NISSIBIN et de là via BAGDAD vers le Port de BASSORAH, relié aux INDES par des services de paquebots.

Ce service bihebdomadaire reliant *Alep-Nissibin* par voie ferrée, *Nissibin, Mossoul, Kirkuk*, par service automobile régulier, *Kirkuk, Bagdad-Bassorah* par voie ferrée, présente un grand intérêt aussi bien pour le tourisme que pour l'homme d'affaires.

D'Alep à *Nissibin*, la nouvelle ligne longe la frontière Turco-Syrienne en passant sur l'Euphrate à *Djerablous*, non loin des ruines hittites de *Karkamische*.

Elle atteint ensuite *Nissibin*,

cone-shaped mountain; *Konya*, an historical town, the ancient Ikonium, a city remarkable for its Seldjok monuments, the most famous being the mosques of Alaeddine, Karatay, Sahib Ala, Indje-Minare, etc.

The line then passes through the high lands of the Taurus Mountains, the famous ravine of the « Gates of Cilicia », now named « Keulek-Boghaz », which is strikingly picturesque. This ravine has played an important part in the history of the world, since it has served as a gateway for all the conquerors, Semiramis, Xerxes, Darius, Alexander the Great, Haroun-el-Rachid, Godfrey de Bouillon and Ibrahim Pasha.

The highest point of the line is *Oulou Kichla* (altitude 4280 feet) it then descends again towards *Yenice* (altitude 104 feet)—on to *Adana*, and enters *Syria*, reaching *Aleppo* which contains many wonderful curiosities; its formidable citadel and its « souks » are certainly among the wonders of the Eastern world.

From *Aleppo* the line forks; *Aleppo to Nissibin* and *Aleppo to Rayak*.

From ALEPPO to NISSIBIN and thence via BAGDAD to the port of BASSORAH connecting with the mail boats to INDIA

This service, which runs twice a week, connecting *Aleppo* with *Nissibin* by rail, *Nissibin, Mossoul*, and *Kirkuk* by regular automobile service, and *Kirkuk to Bagdad* and *Bassorah* by rail, is of great interest both to tourists and to the business man.

From *Aleppo to Nissibin*, the new line runs along the Turco-Syrian frontier, crosses the Euphrates at *Djerablous* near the Hittite ruins of *Karkamische*.

la sua cittadella alta 120 metri che fu costruita su di un monte cuneiforme : *Konya* l'antica Ikonium città storica celebre per i suoi monumenti Seldjoks.

I principali monumenti sono : le moschee di Alaeddine, Karatay, Sahib Ala, Indjé-Minare ecc.

La linea prosegue tra le alture della catena del Tauro attraversando la famosa gola detta « Porte della Cilicia » ed attualmente « Keulek Boghaz » che offre uno spettacolo molto pittoresco. Questa gola ha avuto una somma importanza nella storia del mondo essendo stata attraversata da tutti i conquistatori da Semiramide, Serse, Dario, Alessandro Magno, Haroun-el-Rachid, Godfrey di Buglione ed Ibrahim-Pacha.

Il punto culminante della linea è *Oulou Kichla* (1427 di alt.); dopo il quale essa discende verso *Yenice* (34 m. di alt.) passa a *Adana* e penetra in Siria per giungere ad *Aleppo* ove si osservano curiosità di gran pregio : la sua potentissima cittadella ed i souks sono una delle meraviglie del mondo orientale.

Dopo *Aleppo* la linea si biforca in due punte : *Aleppo-Nissibin* ed *Aleppo-Rayak*.

Da ALEPPO a NISSIBIN e da questa Stazione, via BAGDAD verso il porto di BASSORA che è collegato con le INDIE a mezzo di piroscafi

Questo servizio bisettimanale che congiunge *Aleppo* e *Nissibin* per ferrovia; *Nissibin, Mossoul, Kirkuk* con regolare servizio automobilistico e *Kirkuk, Bagdad, Bassorah* per ferrovia, offre un grande interesse tanto per i turisti quanto per gli uomini di affari.

Da *Aleppo a Nissibin*, la nuova linea si svolge lungo la frontiera Turco-Siriaca passando sull'Eu-

kenswert durch seine auf einer kegelförmigen Anhöhe erbaute Zitadelle von 120 m. Höhe. *Konya*, das alte Ikonium, geschichtlich und architektonisch berühmt durch seine seldschukischen Bauwerke, zu deren bedeutendsten die Moscheen des Ala Ed Din, von Karatay, des Sahib-Ala und des Indje Minare zählen.

Die Bahnlinie windet sich weiter zwischen den Höhen des Taurus durch den berühmten Engpass der « Cilicischen Pforte », jetzt « Keulek-Boghaz » benannt, von geradem packendem landschaftlichen Reiz. Dieser Engpass hat weltgeschichtliche Bedeutung, da er allen Eroberern von Semiramis, Xerxes, Darius, Alexander dem Grossen, Harun-al-Raschid an bis auf Gottfried von Bouillon und Ibrahim-Pascha als Uebergang gedient hat.

Den höchsten Punkt erreicht die Linie bei *Oulou Kichla* (1427 m. ü. M.). Sie senkt sich gegen *Yenice* bis auf 34 m. ü. M., berührt *Adana* und führt nach Syrien bis *Aleppo*, dessen gewaltige Zitadelle und Souks Sehenswürdigkeiten ersten Ranges sind und zu den Wundern des Orients gehören.

Von *Aleppo* aus gabelt sich die Strecke nach *Nissibin* und *Rayak*.

Von ALEPPO nach NISSIBIN und von hier über BAGDAD nach BASSORAH, wozu hat die Dampfer nach INDIEN auslaufen.

Unleugbar bietet die Reise auf dem Schienenwege zwischen *Aleppo* und *Nissibin* — zweimal wöchentlich — wie auch die Fahrt mit den regelmäßig verkehrenden Automobilen zwischen *Nissibin, Mossoul* und *Kirkuk*, ferner die Fortsetzung der Bahnfahrt von *Kirkuk* nach *Bagdad* und *Bassorah* gleichermassen eine grosse Annehmlichkeit für Vergnügungs- und Forschungsreisende, wie für den Geschäftsman.

Von *Aleppo* nach *Nissibin* führt die neue Linie an der türkisch-syrischen Grenze entlang und überschreitet bei *Djerablous*, unweit der Ruinen von *Karkamisch*, den Euphrat.



terminus actuel de la voie ferrée où le service automobile de continuation sur Kirkuk permet de visiter Mossoul, bâtie sur le Tigre, à l'endroit où s'élevait l'ancienne Ninive, et Erbil, qui possède des souvenirs archéologiques importants.

A Kirkuk, on emprunte à nouveau le chemin de fer pour atteindre Bagdad, capitale de l'Iraq, bâtie majestueusement sur les bords du Tigre. Bagdad, est le point de départ et d'arrivée des relations avec la Perse.

La voie se dirige ensuite sur Hilla, non loin des ruines de Babylone, puis sur Ur, d'où l'on peut atteindre facilement l'ancienne ville de Ur des Chaldéens et sur Bassorah située sur le Chatt-el-Arab qui est navigable aux paquebots assurant la jonction avec Karachi et Bombay.

D'ALEP à RAYAK vers LE CAIRE

Ce service est trihebdomadaire pendant l'automne, l'hiver et le printemps, et ne circule que deux fois par semaine pendant la période d'été.

En quittant Alep, la voie normale se dirige vers Hama, sur l'Oronte, Homs point de bifurcation vers Tripoli, et descend vers Baalbek (ancienne Héliopolis) joyau de la magnifique plaine de la Bekaa, entre les deux montagnes du Liban et de l'Anti-Liban, pour terminer à Rayak, à mi-chemin de Beyrouth et Damas que l'on peut rejoindre soit par auto, soit par chemin de fer à voie étroite.

De Beyrouth, le voyage se continue en automobile vers Haïfa, tête de ligne vers Jérusalem, Kantara sur le canal de Suez, et Le Caire.

La Syrie, la Palestine et l'Égypte peuvent se flatter d'être le berceau des plus anciennes civilisations connues, car c'est là que s'est éveillée l'histoire du monde.

It then reaches Nissibin, the terminus of the line, where the automobile service continues to Kirkuk and enables one to visit Mossoul, built on the Tigris, and the site of ancient Niniveh and Erbil, of considerable archaeological importance.

At Kirkuk, one takes the railway again, to reach Bagdad, Capital of Iraq, built majestically on the banks of the Tigris. Bagdad is the centre of the Persian trade routes.

The route then continues to Hilla, not far from the ruins of Babylon, to Ur within easy reach of the ancient city of Ur of the Chaldees and Bassorah, on the Shatt-el-Arab which is navigable by the mail boats making the connection with Karachi and Bombay.

From ALEPPO to RAYAK towards CAIRO

This service runs three times a week during the autumn, winter and spring, and twice a week during the summer season.

Leaving Aleppo, the ordinary route goes to Hama, on the Orontes, the junction for Tripoli, and descends to Baalbek (the ancient Heliopolis) the jewel of the magnificent plain of the Bekas between the two mountains of Lebanon and Anti-Lebanon, terminating at Rayak, halfway between Beyrouth and Damascus, which can be reached either by car or narrow gauge railway.

From Beyrouth, the journey continues by car to Haïfa, the head of the line to Jerusalem, Kantara on the Suez Canal, and Cairo.

Syria, Palestine and Egypt may pride themselves on being the cradle of the most ancient civilisations, for here it was from there that the History of the World began!

frate a Djerablous, nelle vicinanze delle rovine ittiche di Karkamiche.

La linea giunge a Nissibin ove termina la ferrovia attuale. Il servizio automobilistico per Kirkuk permette di visitare Mossul, città costruita sul Tigri, precisamente dove ergevasi l'antica Ninive, ed Erbil ricca di importanti ricordi archeologici.

A Kirkuk si usufruisce della nuova ferrovia per recarsi a Bagdad, capitale dell'Iraq, maestosamente costruita sulle sponde del Tigri. Bagdad è il punto di arrivo e di partenza delle linee della Persia.

La linea volge quindi verso Hilla, non lunge dalle rovine di Babilonia, giunge ad Ur, ove è facile recarsi nell'antica città di Ur dei Caldei, ed arriva a Bassora sulle sponde del Chatt-el-Arab. Il fiume navigabile per i piroscafi che congiungono Bassora con Karachi e Bombay.

Da ALEPPO a RAYAK verso il CAIRO

Questo servizio è trisettimanale durante l'autunno, l'inverno e la primavera e bisettimanale durante il periodo estivo.

Partendo da Aleppo, la via normale si svolge verso Hama, sull'Oronte; da Homs punto di biforcazione verso Tripoli si discende in direzione di Baalbek (l'antica Heliopoli) che è il gioiello della pianura della Bekaa, fra i due monti del Libano e dell'Anti-libano, per arrivare a Rayak situata a mezza strada fra Beirut e Damasco ove ci si reca in automobile ovvero a mezzo di una ferrovia a scartamento ridotto.

Da Beirut, si prosegue usufruendo di un servizio automobilistico—verso Haïfa, testa di linea per Gerusalemme, Kantara, sul Canale di Suez ed il Cairo.

La Siria, la Palestina e l'Egitto hanno il vanto di essere la culla della più remota civiltazione conosciuta poiché in esse si è destata l'istoria del mondo.

Sie erreicht darauf Nissibin, den derzeitigen Endpunkt des Schienenweges und Ausgangspunkt für den Automobilverkehr nach Kirkuk. Hierdurch ergibt sich die Gelegenheit zum Besuch der auf den Ruinen Ninive's am Tigris errichteten Stadt Mossul und weiterhin zur Besichtigung von Erbil mit seinen bedeutenden archiologischen Erinnerungen.

Von Kirkuk aus fahren wir wieder mit der Eisenbahn und erreichen Bagdad, die Hauptstadt des Irak, die majestätisch an den Ufern des Tigris emporsteigt. Bagdad ist Ausgangs- und Endpunkt der nach Persien führenden Strassen.

Der Schienenweg führt weiter nach Hilla unweit der Ruinen von Babylon, und nach dem in der Nähe der Alten Chaldäersiedlung gleichen Namens gelegenen und von dort leicht zu erreichenden Ort Ur, ferner nach Bassorah am Schatt-el-Arab, der hier für die Dampfschiffe nach Karachi und Bombay schiffbar wird.

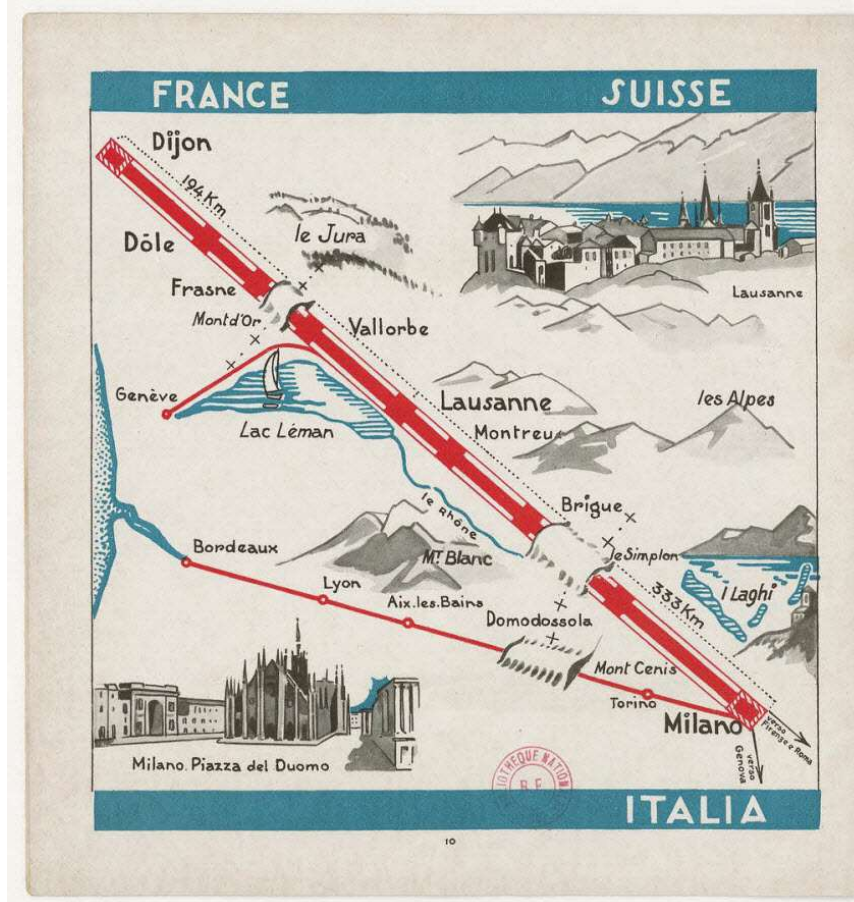
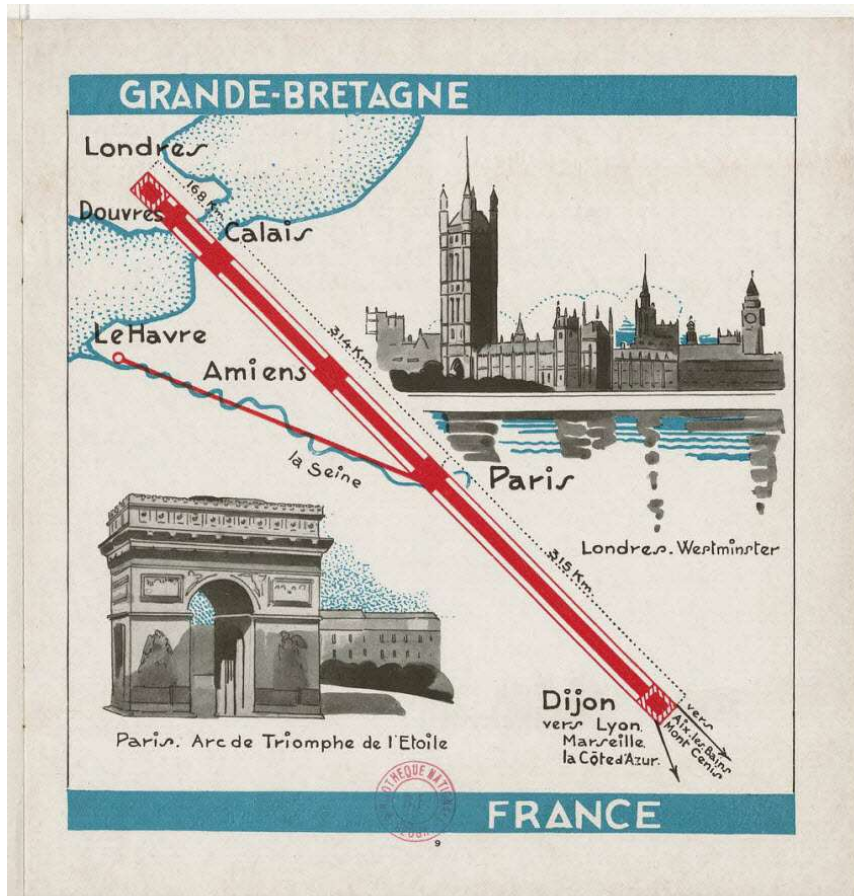
Von ALEPPO nach RAYAK und KAIRO

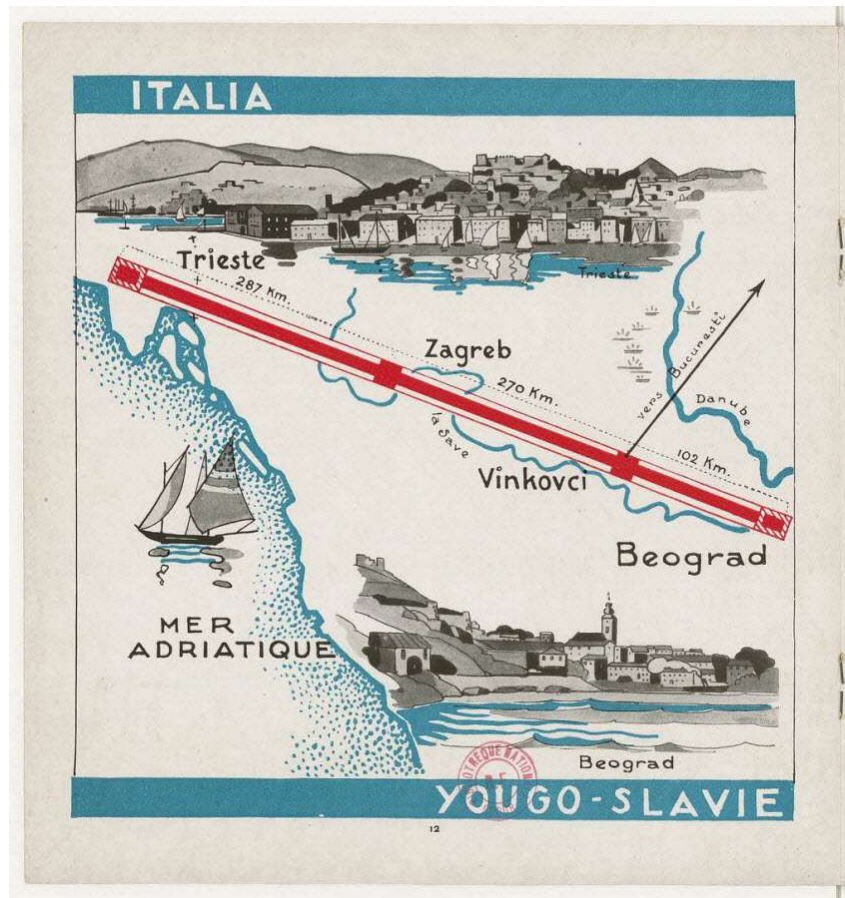
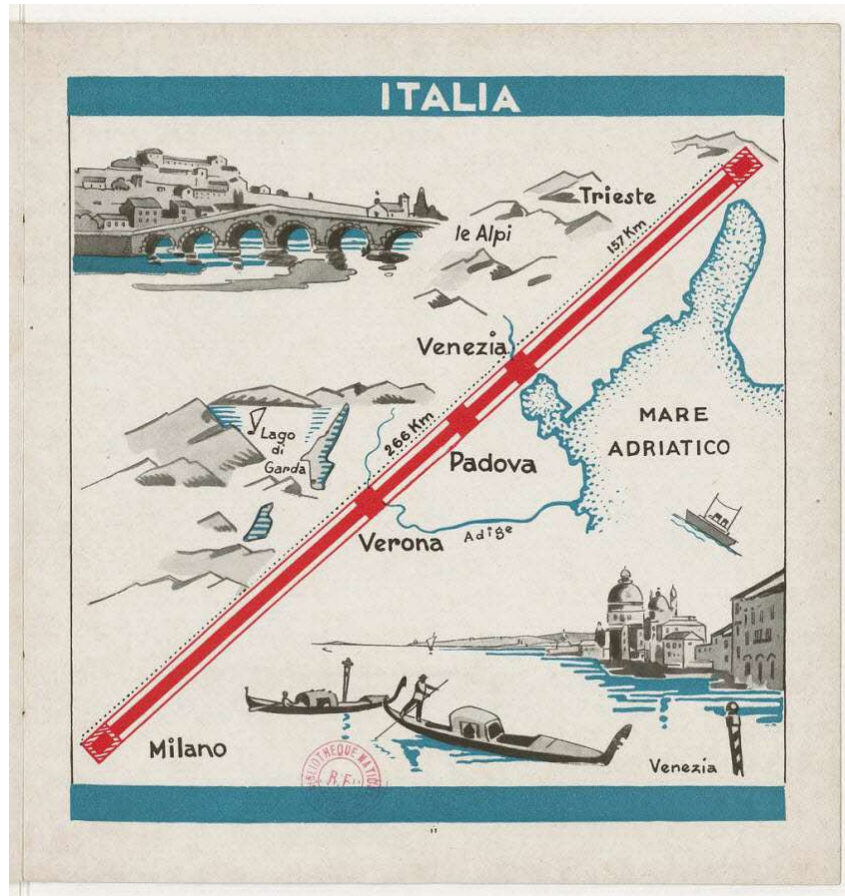
Dieser syrische Teilzug des Taurus-Express verkehrt im Herbst, Winter und im Frühling dreimal wöchentlich, in den Sommermonaten nur zweimal wöchentlich.

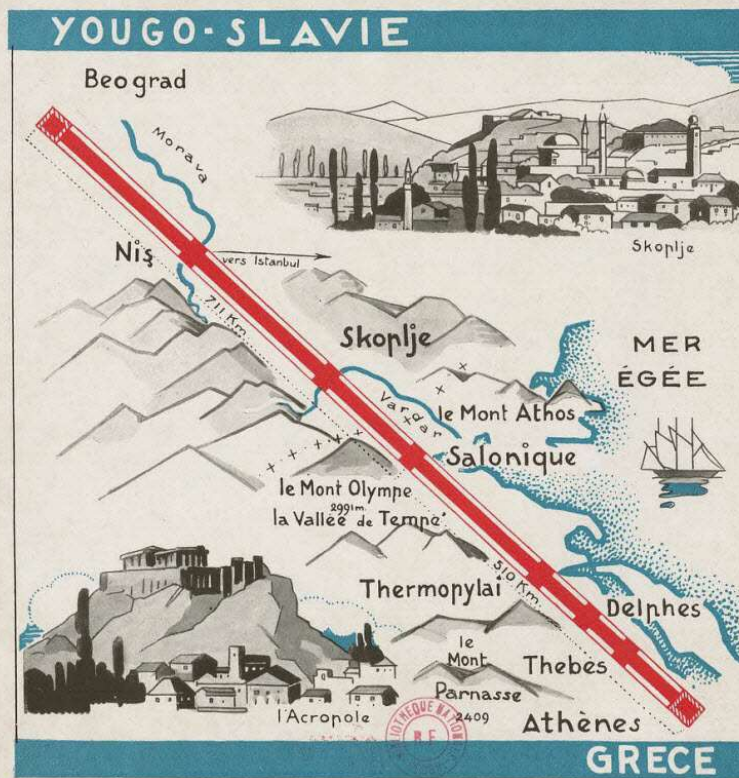
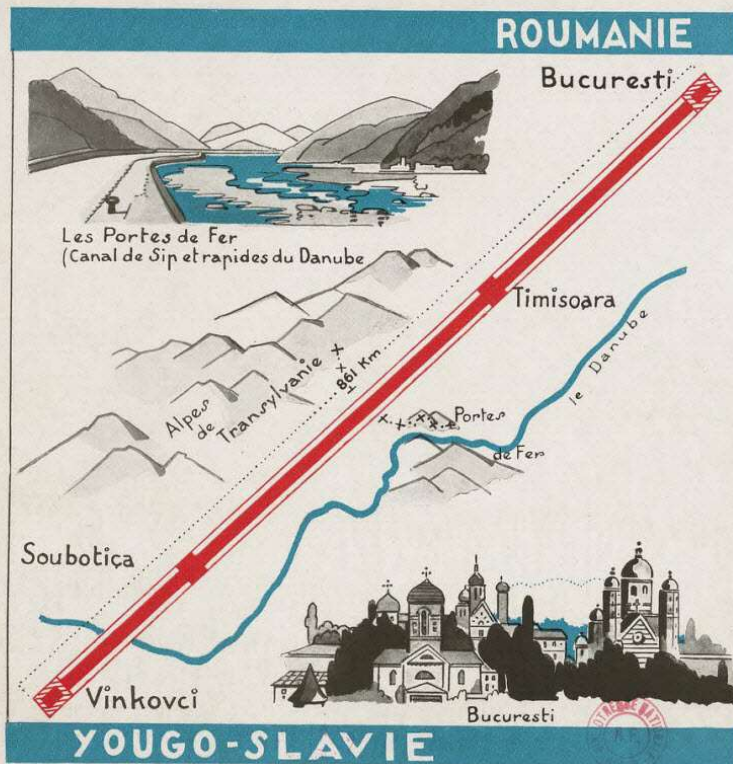
Von Aleppo führt die Normalbahn über Hama am Orontes und Homs, wo die Linie nach Tripoli abzweigt, nach Baalbek, dem alten Heliopolis, das wie ein Kleinod in der herrlichen Ebene der Bekaa zwischen den beiden Bergketten des Libanon und Antilibanon liegt, nach Rayak, mitten zwischen den Städten Beyrouth und Damaskus gelegen, die entweder mit der Kleinbahn oder im Auto zu erreichen sind.

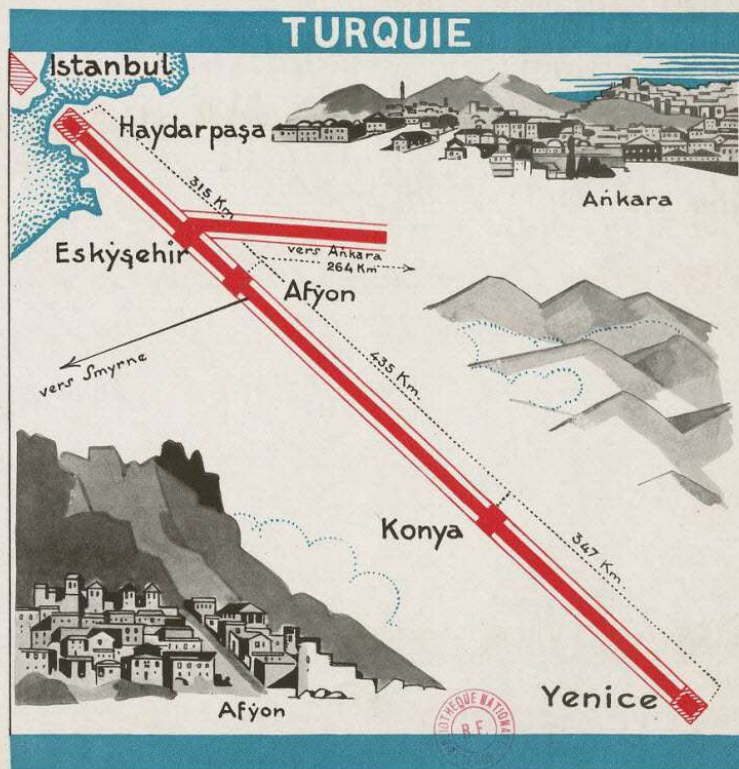
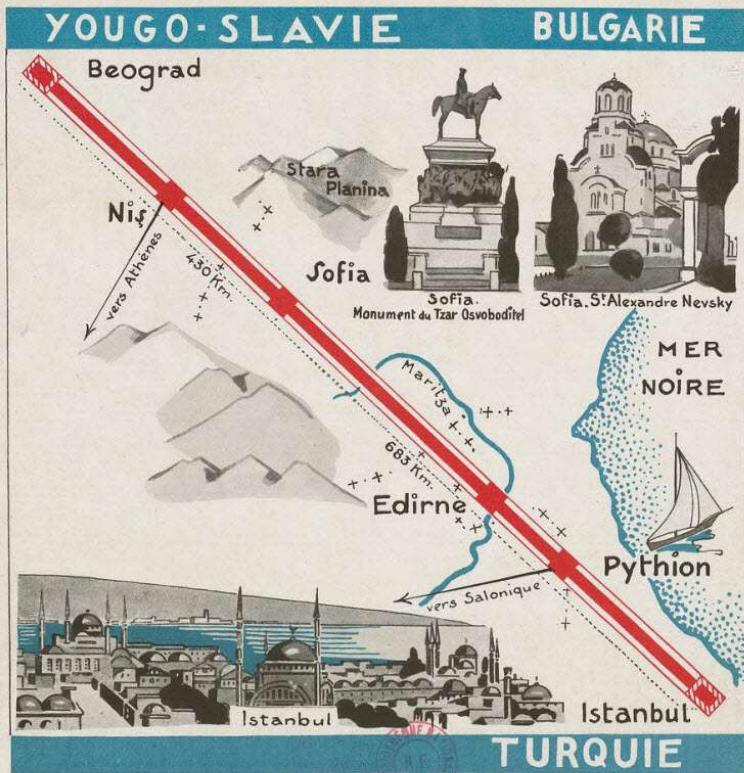
Von Beyrouth fährt man im Automobil nach Haïfa weiter, Ausgangspunkt der Linien nach Jerusalem, Kantara am Suezkanal und Kairo.

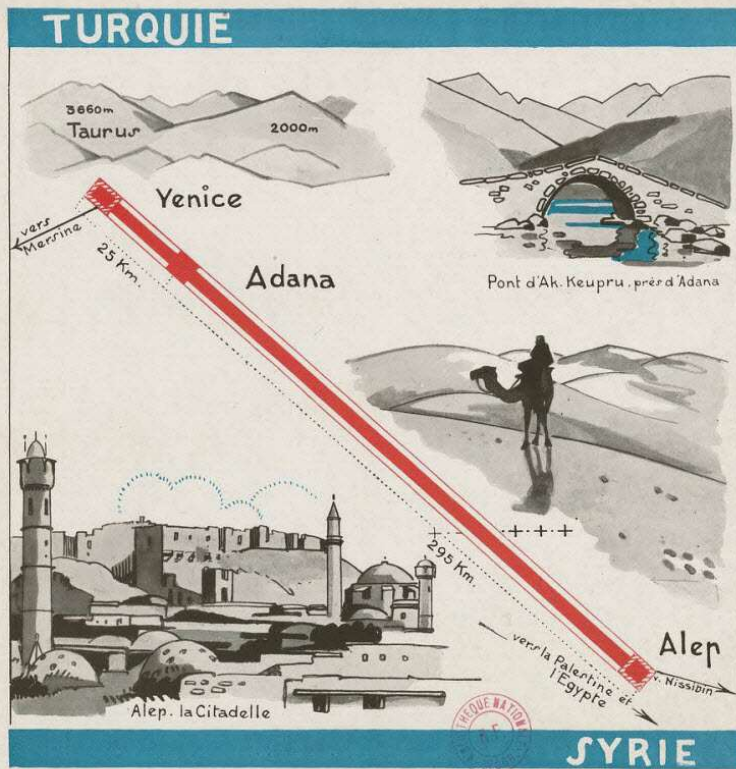
Syrien, Palästina und Ägypten sind die begnadeten Länder, auf deren Boden die ersten bekannten Zivilisationen erblüht sind, hier hat die Weltgeschichte ihren Anfang genommen.



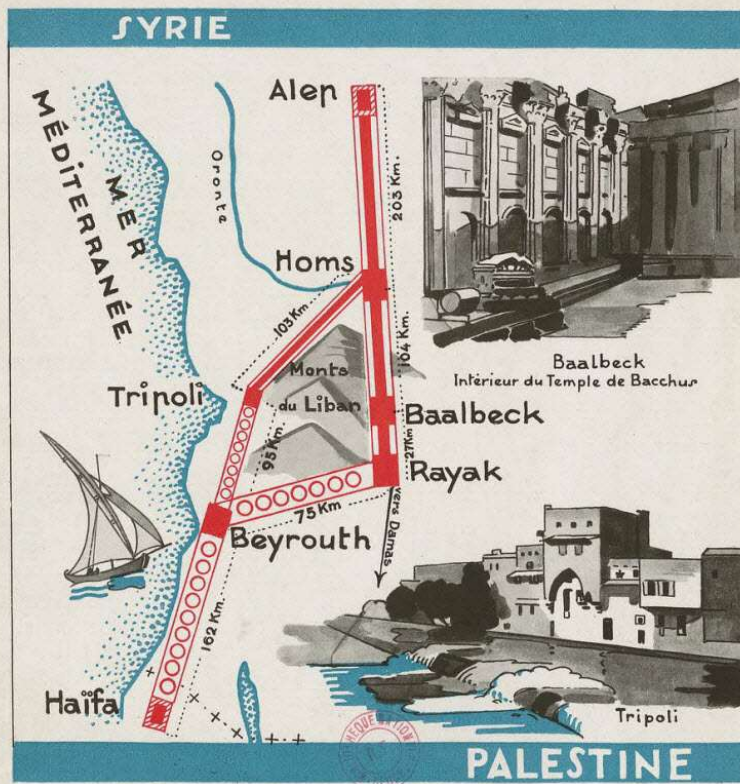




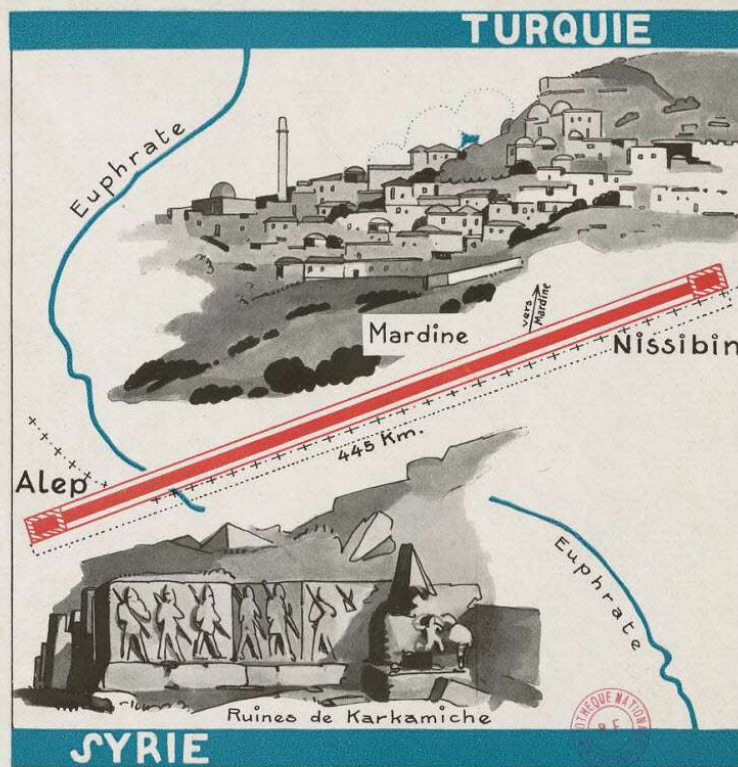




17



18

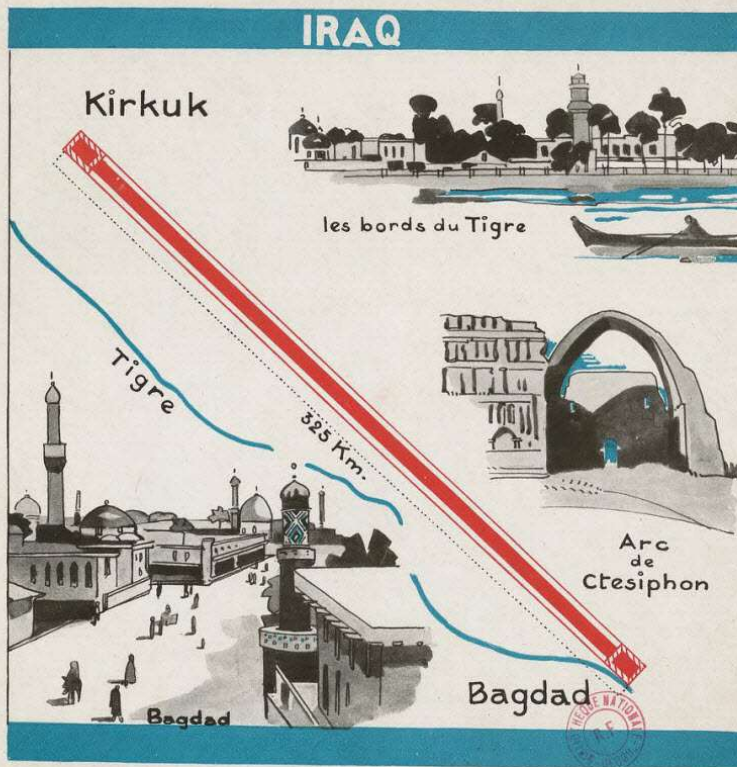


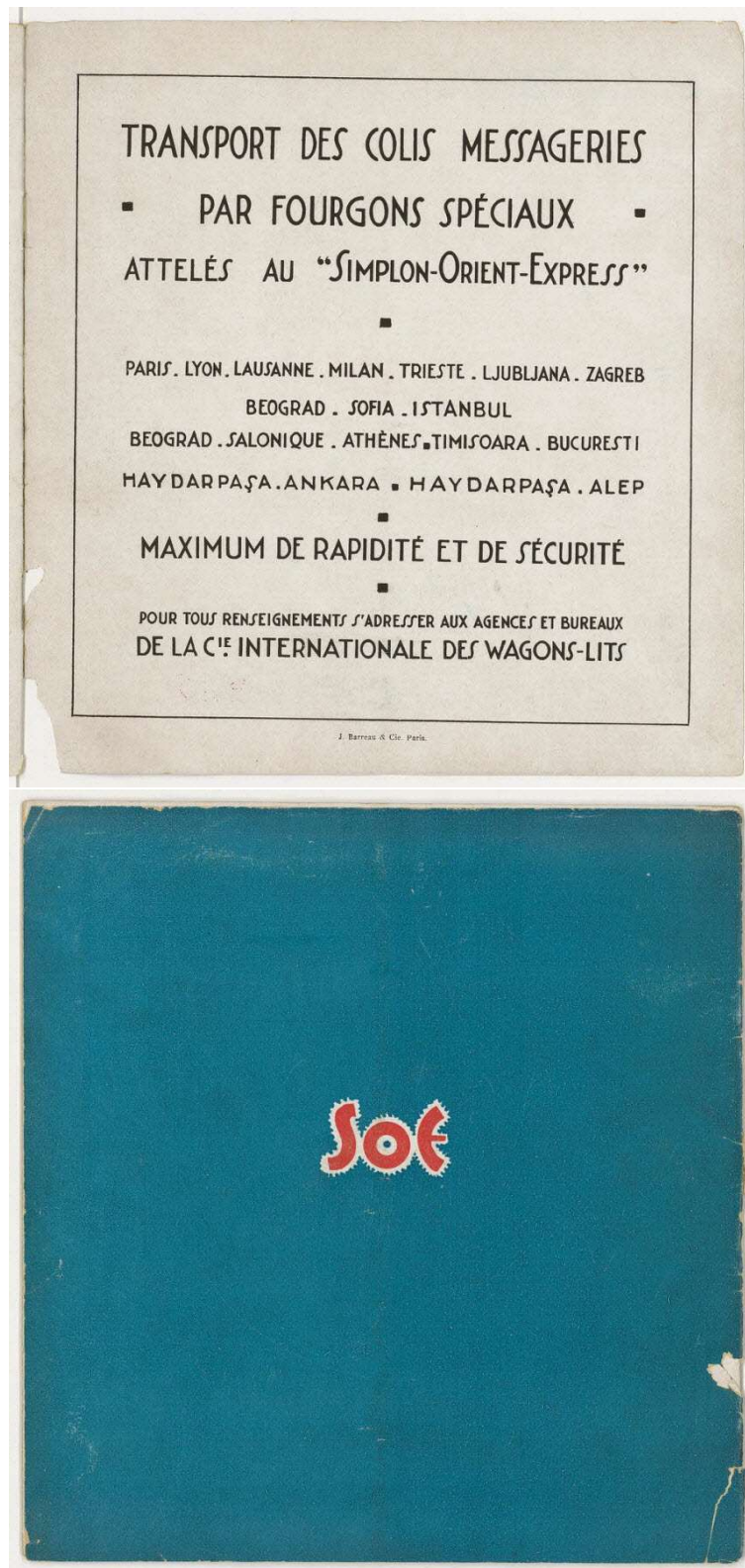


21



Editors Note: The dotted lines represent the CIWL automobile bus service of the 1930s. Continuous trains ran on the line as far as Mosul in 1939, and Baghdad in 1940. In Palestine, the gap was closed in the British Mandate in 1945, but was reserved for military traffic until it was interrupted following the Arab declaration of war on Israel in 1948.





All illustrations: Jos Geilen Collection

Mails Pt. II:

Bram van der Velden sent us a link from France, which deals in detail, for example, with journey times from 1889 to 1900 in the direction of Constantinople. Many other interesting railway things are linked there as well: <http://bcprioult.free.fr/expressdorient/index.html>

Harold Nicolsen travels to Persia

This article was sent to us by Walter Rothschild and sets the scene and atmosphere of the time

This essay is entitled 'Miriam Codd' and appears in an anthology 'Modern Humour', describing his journey on the SS 'Helouan' to Alexandria and then by train via Jerusalem and Nairn Transport cars to Baghdad and on to Persia. Much is taken with descriptions of his fellow-travellers (whom he loathed and tried his best to avoid) and conversations and this is here excluded wherever possible but it is a rare and valuable example of an eye-witness and detailed report of the modes of travel in that period. Nicolson was born in Tehran to a diplomatic family and there is this entry in Wikipedia which may indicate the date for this journey:

"In 1925, he was promoted to counsellor and posted to Tehran as chargé d'affaires. The same year, General Reza Khan deposed the last Qajar Shah, Ahmad Shah Qajar, to take the Peacock Throne for himself. Though it was not entirely appropriate for a foreign diplomat's wife, Sackville-West became deeply involved in the coronation of Reza Khan as the new Shah. Nicolson personally disliked Reza Khan and called him "a bullet-headed man with the voice of an asthmatic child".

'The S.S. Helouan rolled slumberously in the warm November sunshine on her way to Alexandria. The rubber soles of Colonel Pomeroy went flip-flap, flip-flap on the planks as he walked eager and exultant round and round the promenade deck; every seven minutes he would pass my chair and his exultant monologue would swell out and then decrease again: '...by a man called Lawrence. Upon my word there are pages in that book which ought to be taken out and burnt. Clever, I grant you, but what I always say....' Major Tweedie trotted acquiescent beside him. Seven minutes would elapse and then that confident gait, that exultant voice would again intrude upon my consciousness.....

... The following day we landed at Alexandria. I leant over the side watching the coloured chaos below me, that sudden mutiny in the evening sun. There was Mrs. Codd, a round blue circle, being piloted through the clutching rabble by a uniformed assistant from Shephard's Hotel. There was Colonel Pomeroy counting his luggage as he had counted the bridge score, knowing from twenty years' experience how to handle natives...

Thereafter followed three helpful days of respite. I went to Cairo and stayed with Charles Hartopp in his flat. I thus avoided meeting my future companions. On the fourth day I left for Jerusalem. I knew they were in the train, but was able to evade them. The train stopped at El Kantara, where there is a ferry which takes one across the Suez Canal. In the dark it did not look in the least like a canal; one had no impression of the rectilinear; it looked like some small harbour where great steamers congregate, like Queenstown in the old days, like Newhaven, like the Hook of Holland. White mast lights high up among the stars, red lights low-clustering by the water, one arc light illuminating a row of trucks. Across the harbour shone the windows of the *wagon-lit*. The ferry itself was bright and garish, like a tram or a house boat; there was a white garden seat newly painted. I got there first; the other three joined me in succession..... The ferry gave a sudden hoot like a launch and the surrounding lights began to sway across each other as we slowly moved. We were leaving Africa; we were going to Asia. 'How strange!' I said to Mrs. Codd, 'that two such unwieldy continents should be so contiguous.' She said 'Yes indeed!' I felt my remark was worthy of a more enlightened reception..... The ferry, on reaching Aia, bumped delicately against the quay.

Our luggage was deposited in the long brown body of the sleeping car; we waited in the station buffet upon a little terrace looking back over the canal....Ostrorog had a glass of Benedictine and then two more; Mrs. Codd had ordered tea. The colonel had a whisky-and.soda; I had a glass of tepid beer. The trucks over there in Africa clanked backwards and forwards under the now distant arc light; the little electric bulb above us, pendant and naked on its cord, showed red against the diamond white of the stars..... I was listening to the Colonel and Mrs. Codd. 'Well', he was saying, exultant again and breathless. 'And so here we are! Extraordinarily interesting. And tomorrow we shall wake up in Palestine. Ever been to Palestine, Mrs. Codd?'

'I have never been to Palestine, Colonel Pomeroy.'

'Disappointing, of course, at first sight, But extraordinarily interesting for all that. Jerusalem, you know. It gives one a feeling of emotion in spite of oneself.'

'Yes,' said Mrs. Codd, 'it may do so. A strong conditioned stimulus...' [She was a Behaviourist.] Suddenly the engine behind us gashed the gentle night with a shriek of impatience. Mrs. Codd jumped in her chair and gave a little scream. ... The waiter was clearing the table; he pushed her chair; she flamed at him a look of fury.... We climbed into our sleeping cars and left for Jerusalem.

Three nights later, two dusted Cadillacs of the Nairn Transport Company swung under the Jaffa gate and drew up in front of the Allenby Hotel. The first car was fully occupied by a Syrian family; in the second car there were places for Colonel Pomeroy, Count Ostrorog, myself and Miriam Codd. For the latter's insistent luggage, as I immediately pointed out, there was no room at all. I got them to rope my own luggage onto the splash-boards while the others were at dinner. We were to start at 9 p.m. Having completed my preparations I entered the hotel and passed along the corridor to the dining-room. The Syrian family was having a large meal in the corner on the left; in the corner on the right sat Colonel Pomeroy, Count Ostrorog and Miriam Codd. The colonel was doing host: 'Now, what about some more bread - what? Waiter! Some more bread!'

I sat down at a little table in the centre of the room next to the one occupied by the Nairn drivers. Two tired young men they were, with bloodshot eyes and eyebrows white with the dust of the road from Haifa. I asked them when we should reach Baghdad. They had no idea. One could never calculate on the Ammon route, something was almost certain to happen. We must trust to luck. I groaned at the prospect of motoring with Colonel Pomeroy for seven days trusting to luck. Three days and nights to Baghdad, four days on to Tehran. Would it really take us three whole days of constant motion to reach Baghdad? They hoped not, it had been done in two. They were polite but tired; they answered my questions as a Channel steward answers when asked whether it is going to be rough.

I had been very nimble during those three days at Jerusalem in evading my companions. I had not stayed at the hotel; I had stayed with Ronald Storrs – paragon among hosts, paragon among cicerones. I asked him about Mrs. Codd. 'Oh, my God!' he said, 'not THAT woman!' So thenceforward I had an ally in my campaign of evasion..... As I sat there in the dining-room of the Allenby Hotel I realised that my hours of liberty were drawing to a close. One of the drivers glanced at his watch and made a sign to his companion. They left the room and the Syrian family scuttled out after them. Colonel Pomeroy rose and put on a dust coat and a solar topee; he sucked his teeth and wriggled into a pair of field glasses on a long strap; again he sucked his teeth and wriggled with the other arm under the strap of a long leather-covered flask. As they passed my table the colonel said 'En route' to me, heartily. I ordered a liqueur brandy. I felt that I did not want that evening to cross Arabia in the least.

It was 10pm before we started, the cars under the street lamps bulged with packages enclosed in nets. They looked like two large and dusty widows returning from market. A few idlers hung around us, a few

Palestinian idlers; for three days we should not see strangers again, for three days I should see only the familiar faces of my present companions: I looked wistfully at the porter of the Allenby Hotel; what a gulf, I felt, separated him from his colleague at Baghdad. I leant forward and lovingly pressed a note into his hand. It was my farewell to humanity. The car hooted at that, and then jerked off and out under the Damascus Gate; it then swerved to the right, past the Gate of Herod and the Tower of the Storks. The great walls loomed square above us against the stars.

We began to descend; a few olive-trees flashed into the circle of the head lights and flicked back again into the dark; a village street illumined suddenly, an open door showing a deal table and a lamp, the hurried barking of dogs. 'Bethany,' I murmured. 'Now was that really Bethany?' exclaimed the colonel. 'How extraordinarily interesting!' I decided not to speak again, and as we dropped into the valley the night air softened and we missed the scent of thyme. Some lights on the left there clustered below us. 'Jericho,' I thought, but I did not say so. The colonel and Mrs. Codd in the back seat were silent and perhaps asleep. Osrorog and I sat loosely in the two middle seats that folded up. They were not uncomfortable. We stopped when we reached the Jordan, and our passports were examined: to the right and left of us shrilled the high note of frogs. It was after midnight when we reached Rabboth Ammon.

There were some tents under the high embankment of the Hedjaz railway, and we had some sardines and tea; Mrs. Codd was given a tent to herself and left us; the colonel, Ostrorog and I slept on mattresses where we were; the Syrian family slept in their car; the moon rose, and with it the dogs of Rabboth Ammon began to bark; a goods train clattered in from Aleppo. I cannot say that I slept well."

(The essay continues with overland to Baghdad but without any CIWL relevance!)

New Book 'Trains d'Exception' by Jean-Mac Dupuy and Pierre-Yves Toussiro

by Chris Elliott

This book is a 'must have' even if you have a copy of Pierre-Yves Toussiro, Maurice Knepper and Gerard Coudert's book 'la Compagnie des Wagons-Lits published in 2009 some 13 years ago.

This new book is as its title says is the history of the 'Steel Cars' ordered by and supplied to CIWL after world war one in the 1920s.

Not only each and every type of these steel cars is listed with their technical details, builders interiors, but the routes that they were used on.

The economic climate following the end of world war one and the slow decline of passengers wanting luxury trains caused CIWL to introduce completely new types of cars offering 1st, 2nd and latterly even 3rd class compartments

There is a comprehensive list of builders, many of which were built in the UK and shipped to the Continent, the dates when built and when they were put into service.

The book includes a really outstanding collection of photographs supplied by Pierre-Yves Toussiro and Bernard Neveux but also of special interest are those supplied by that Bram van den Velden the Photo Archivist of the UK French Railway Society of the Pullman cars.

JEAN-MARC DUPUY
PIERRE-YVES TOUSSIROT

Trains d'exception

Voitures-lits, restaurant, Pullman et fourgons métalliques
de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits
& des Grands Express Européens

1922-1970



In addition there are contributions from our contacts led by Jos Geilen.

This book sets out an excellent standard of analysis and details of the steel bodied cars ordered by CIWL

ISBN 978-2-37536-054-5; Price: 55 euros