

MASTERSCRIPTIE

Geschiedenis &

Actualiteit

2023

Radboud Universiteit



Identiteit op het spoor

ORIENT EXPRESS
NEAR CONSTANTINOPLE

EEN ONDERZOEK NAAR DE ORIËNT EXPRESS ALS VEHIKEL
WAARMEE DE CIWL, REIZIGERS EN LITERAIRE ROMANSCHRIJVERS
ZICH KUNNEN POSITIONEREN IN DE DYNAMIEK VAN COLLECTIEVE
IDENTITEITSVORMING IN EUROPA 1883-1934

BEUNINGEN, X.D. VAN (XIA)

Xia van Beuningen

S 1023150

Begeleider: dr. R. Ensel (Remco)

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	4
Status Queastiones	6
Actoren	10
Bronnen	12
Methode	16
Indeling	18
I. CIWL: EEN REIS NAAR DE ORIËNT	19
Een Europese <i>self</i> en de Oriëntaalse <i>other</i> : een visuele verbinding	20
De Europese <i>self</i> en de Oriëntaalse <i>other</i> : van verbeelding naar realiteit	24
De <i>internal demarcation</i> met de West-Europese <i>self</i> en de Balkan als <i>other</i>	27
Conclusie	30
II. REIZIGERS: EEN TRANSCONTINENTALE REIS MET DE ORIËNT EXPRESS	31
De constructie van een nationale <i>self</i>	33
Een nationale <i>self</i> onder druk	35
De constructie van een Europese <i>self</i> naast de nationale <i>self</i>	37
De grens met de Europese <i>other</i>	39
Conclusie	41
III. CHRISTIE & DEN DOOLAARD: DE ORIËNT EXPRESS ALS VEHIKEL VOOR COLLECTIEVE IDENTITEITVORMING IN LITERAIRE ROMANS	42

Agatha Christie, <i>Murder on the Orient Express</i> (1934) - De Oriënt Express als unieke smeltkroes van nationale collectieve identiteiten	43
De Oriënt Express als vehikel voor de Macedonische nationale 'self', <i>Oriënt-Express</i> , A. den Doolaard (1934)	46
Conclusie	50
IV. CONCLUSIE	52
BIBLIOGRAFIE	56
Literatuur	56
Niet-academische publicaties	59
Websites en digitale naslagwerken	59
PRIMAIRE BRONNEN	60
Digitale bronnen	60

INLEIDING

In 1883 had hij het eindelijk voor elkaar. De Belgische ingenieur George Nagelmackers (1845-1905) kon na vele diplomatieke onderhandelingen zijn Oriënt Express¹ voor het eerst laten draaien. Deze transcontinentale treindienst van Europa verbond (in 1889 ook zonder overstap in Varna) Parijs op directe wijze met de Ottomaanse hoofdstad Constantinopel, die toen al enkele eeuwen door de Ottomanen tot Istanbul was gedoopt. Voor enkele dagen konden de allerrijksten zich onderdompelen in de luxe die het 'hotel op wielen' te bieden had terwijl zij via onder andere München, Wenen, Boedapest en Belgrado Europa doorkruisten om de Oriënt in Constantinopel te bezoeken.

De Oriënt Express is echter niet enkel fascinerend vanwege zijn materiële uitrusting. De opkomst van deze transcontinentale reisdienst is bovendien ingebed in de negentiende -eeuwse context waarin er noties broeiden over verschillende collectieve identiteiten op het Europese continent. De negentiende eeuw, 'as dominated by a search for identity'², komt in de literatuur niet alleen naar voren als de

¹ De Oriënt Express wordt vaak geassocieerd met één specifieke trein. In één week vertrokken er echter meerdere Oriënt Expressen. De naam heeft dus betrekking een lange afstand spoorwegdienst die verschillende wagonclusters had lopen en niet één specifieke trein zie hiervoor: Arjan den Boer, 'Of French Champagne and Turkish Coffee: Feasting and Fasting on the Orient Express': in Sharon Hudgins (ed.), *Food on the Move: Dining on the Legendary Railway Journeys of the World* (Londen 2019) 45-72, aldaar 45.

² Linda van Santvoort, Jan De Maeyer en Tom Verschaffel, 'Introduction' in: ibidem, *Sources of Regionalism in the Nineteenth Century: Architecture Art and Literature* (Leuven 2008) 7-15, aldaar 9.

'heyday' van het nationaal denken en het construeren van een nationale identiteit³, maar ook een waarin er tegelijkertijd over supranationale identiteiten en regionale identiteiten werd nagedacht.⁴ In de tweede helft van deze eeuw democratiseerde het Europees bewustzijn op het continent en zorgde de groeiende verbondenheid van het continent voor een kosmopolitisch geloof in mondiale universaliteit.⁵

De technologische kennis stelde in staat om contacten te leggen met nieuwe culturen wat andersom resulteerde in een groeiend zelfbewustzijn van een collectieve identiteit.⁶ Zo ook de Oriënt Express die mensen niet enkel voor het eerst in contact bracht met het Verre oOsten, maar ook de deuren opende naar nieuwe culturen op het Europese continent. Inspelend op de Westerse negentiende-eeuwse fascinatie met de Oriënt werd de treindienst door de Compagnie Internationales des Wagon-Lits et des Grand Express Européens (CIWL) – de door Nagelmackers' opgerichte spoorwegmaatschappij – in hun promotiemateriaal ingebed in een idealistische Eurocentrische wereldorde. De reizigers in de trein doorkruisten vervolgens de voor hen nieuwe Europese gebieden in een internationaal gezelschap, wat hen ook liet reflecteren op hun collectieve identiteit. Enkele decennia na zijn ontstaan werd het transcontinentale karakter van de Oriënt Express bovendien een inspiratiebron voor verschillende literaire romanschrijvers die de trein een centrale plek gaven in hun plot,

³ Joep Leerssen, 'The Rethoric of a National Character', *Poetics Today* 21:2 (2000) 267-292, aldaar 274.

⁴ Agnes Heller, 'Europe: An Epilogue?' in: Brian Nelson, David Roberts en Walter Veit (reds.) *The Idea of Europe. Problems of National and Transnational Identity* (New York/Oxford 1992) 12-25, aldaar 15; Xosé M. Núñez Seixas en Eric Storm (reds.), *Regionalism and Modern Europe: Identity Construction and Movements from 1890 to the present day* (Londen/New York 2019); Gerard Delanty, 'Self, other and world: Discourses of nationalism and cosmopolitanism', *Cultural Values* 3:3 (1999) 365-375, aldaar 366.

⁵ David Lowenthal, "European Identity": An Emerging Concept', *Australian Journal of Politics and History* 46:3 (2000) 314-321, aldaar 316; Joep Leerssen, *Spiegelpaleis Europa. Europese cultuur als mythe en beeldvorming* (derde druk, Nijmegen 2015); Delanty, 'Self, other and world', 366.

⁶ Stephanie Lin, "'Image and Nation": The Russian Exotic in 19th Century French Travel Narratives', *Dialectical Anthropology* 27 (2003) 121-139 <https://doi.org/10.1023/B:DIAL.0000007321.78593.da>.

waardoor er weinig treinen zijn die vandaag de dag nog zo sterk tot de verbeelding spreken als deze.⁷

Deze verschillende actoren die engageren met het transcontinentale karakter van de Oriënt Express maken de reisdienst zodoende een interessante casus om te bekijken in het licht van die collectieve identiteitsvorming op het Europese continent eind negentiende- begin twintigste eeuw. Dit onderzoek richt zich op de vraag hoe in een tijd waarin er verschillende collectieve identiteiten broeiden de Oriënt Express als een cultureel vehikel functioneert waarmee de CIWL, reizigers en literaire romanschrijvers zichzelf in deze dynamiek kunnen positioneren.

STATUS QUESTIONES

De afgelopen decennia is de extensieve historiografie over negentiende-eeuwse collectieve identiteitsvorming op het Europese continent het inzicht ontstaan dat deze identiteiten overlappen en zich op dynamische wijze tot elkaar verhouden in plaats van dat zij elkaar uitsluiten. De tweede helft van deze eeuw zou zich voornamelijk kenmerken door een, zoals cultuurhistoricus Pim den Boer beschrijft, 'paradoxale' relatie tussen een nationale identiteit en een Europese identiteit waarin deze slechts als vervangend alternatief voor elkaar of in een onverzoenbare oppositie ten opzichte van elkaar bestonden.⁸ Eind jaren negentig/begin eenentwintigste eeuw is de relatie tussen collectieve identiteiten meer beschreven als overlappend en complimenteerd.⁹ Zo kwam er meer aandacht voor regionale identiteiten die niet enkel in oppositie kon

⁷ Zie bijvoorbeeld: Agatha Christie, *Murder on the Oriënt Express* (1934); A. den Doolaard, *Oriënt-Express* (1934); Maurice Dekobra, *Madonna of the Sleeping Cars* (1926); Graham Greene, *Stamboul Train* (1932); Ian Fleming, *From Russia with Love* (1957).

⁸ Pim den Boer, 'Essay 1 : Europe to 1914 : the making of an idea' in: Kevin Wilson en Jan van der Dussen (reds.) *The history of the idea of Europe* (Londen/New York 1993) 13-82, aldaar 77.

⁹ Seixas en Storm, 'Introduction: Region, Nation and History' in: ibidem, *Regionalism and Modern Europe*, 5.

functioneren met een nationale identiteit, maar juist ook in combinatie en in versterkende relatie met elkaar.¹⁰

Dit onderzoek tracht deze dynamiek te vangen via het mechanisme van de *self/other*-dichotomie waarmee cultuurwetenschappers de discursieve constructies van deze collectieve identiteiten door actoren in verschillende culturele manifestaties analyseren.¹¹ Want zoals historicus Gerard Delanty treffend stelt: 'it is only in the demarcation of self from other that identity is possible'.¹² Voortbouwend op het invloedrijke werk van cultuurwetenschapper Edward Saïd *Oriëntalism* heeft onderzoek via dit mechanisme zich sterk gericht op de constructie van de collectieve identiteit van de Europese en nationale *self* in de spiegel van de Oriëntaalse *other*.¹³ Een *other* die zich altijd bevond in het Oosten, een Eurocentrische constructie buiten het Europese continent.

Net zoals het inzicht dat eind negentiende eeuw meerdere collectieve identiteiten broeiden, is er in de jaren negentig meer aandacht gekomen voor de complexiteit in de begrenzing tussen de *self* en de *other*. Socioloog Gerard Delanty en historicus Bo Stråth benaderen deze complexiteit via het concept *interne demarcaties*: een concept dat blootlegt dat de *other* zich ook kan voordoen op het Europese continent.¹⁴ Zo betoogde Delanty aan dat dé Europese *self* niet eenduidig is, maar dat deze zich vormt aan de hand van een historische traditie van een constant

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Een belangrijk voorbeeld hiervan zijn de negentiende-eeuwse Wereldtentoonstellingen, zie hiervoor bijvoorbeeld Burton Benedict 'International Exhibitions and National Identity', *Anthropology Today* 7:3; (1991) 5-9; Robert Rydall, *All the World's a Fair. Visions of Empire at American International Expositions, 1876-1916* (Chicago/Londen 1984).

¹² Delanty, 'Self, Other and World', 365.

¹³ Edward Saïd, *Orientalism* (vierde druk, Londen 1995).

¹⁴ Gerard Delanty, 'The Frontier and Identities of Exclusion in European History', *History of European Ideas* 22:2 (1996) 93-103; Bo Stråth (red.), 'Introduction: Europe as a Discourse' in: ibidem, *Europa and the Other and Europa as the Other* (vierde druk, Brussel 2010) 13-44.

verschuivende *interne demarcatie* van de Oost-Europese regio als onderdeel van de Europese *self* of juist als een Oriëntaalse *other*. Vier jaar later gaat Stråth een stap verder als Delanty door te stellen dat Europa zelf net zo goed kon functioneren als de *other*. De *interne demarcatie* functioneert op die wijze juist in de constructie van een nationale identiteit in plaats van een Europese waarin hij het treffende voorbeeld gebruikt van Europa beschreven als ‘the Continent’ vanuit Groot-Brittannië, waarmee een Engelsman zijn nationale *self* kan construeren in de spiegel van Europa.¹⁵ Dit onderzoek koppelt dit inzicht van de *interne demarcaties* tussen de *self* en *other* aan de dynamiek in collectieve identiteitsvorming op het Europese continent door deze te verenigen in de casus van de Oriënt Express als culturele manifestatie.

In het historisch onderzoek naar de betekenis van de Oriënt Express wordt deze treindienst nog hoofdzakelijk bekeken vanuit dezelfde Oriëntalistische traditie van een Europese *self* die reizigers vanaf het Europese continent voor het eerst naar de Oriëntaalse *other* in Constantinopel kon brengen. Historisch onderzoek – dat zich eind twintigste eeuw vooral richtte op het geven van tot de verbeelding sprekende overzichtswerken van de op- en neergang van de Oriënt Express¹⁶ – ziet deze treindienst vooral als van betekenis voor de Europeaan die voor het eerst de Oriënt kon bezoeken.¹⁷ Hierin schuilt de Oriëntalistische blik op de Oriënt als de *other* die door zijn mysterieuze en intrigerende cultuur een langverwachte attractie is.

¹⁵ Stråth, ‘Introduction: Europe as a Discourse’, 14.

¹⁶ Zie bijvoorbeeld: Sophie Bosch en Roland Vandeputte e.a. (reds.), *De Orient-Express: reis naar Constantinopel* (Gent/Antwerpen 1997); Jean des Cars en Jean-Paul Caracalla, *The Orient Express: A Century of Railway Adventures*, trans. George Behrend (Londen 1988); E.H. Cookridge, *Orient Express: The Life and Times of the World’s Most Famous Train* (Londen 1978); Werner Sölch, *Orient Express: Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszuges* (Düsseldorf 1974); Picon Guillaume, *Oriënt Express: the Story of a Legend* (Suffolk 2018).

¹⁷ Zie bijvoorbeeld Alain Servantie, ‘Droom niet langer van Istanbul: ga erheen!’ De reiziger op de Oriënt Express’ in: Sophie Bosch en Roland Vandeputte e.a. (reds.) *De Orient-Express: reis naar Constantinopel* (Gent/Antwerpen 1997) 15-55; Jean-Paul Caracalla, ‘De eerste internationale trein rijdt naar Constantinopel’, in: *ibidem*, 123-140.

De afgelopen jaren zijn er in toenemende mate onderzoeken verricht naar specifiekere aspecten van de treindienst, maar nog geen die deze Oriëntalistische kijk op de trein trachten te verschuiven. Historicus Arjan den Boer heeft in zijn onderzoeksveld van de Oriënt Express zich enkele jaren geleden echter gericht op de eetcultuur aan boord en het culturele belang van het door de CIWL samengestelde menu.¹⁸ De mythevorming rondom de trein heeft rond diezelfde tijd ook aandacht gekregen binnen de literatuurwetenschappen. Een prominent werk hierin is het proefschrift van Blanche El Gammal waarin zij deze mythevorming, die er via de vele culturele representaties rondom deze trein is ontstaan, in combinatie met een historisch bronnenonderzoek ontkracht of rectificeert aan de hand van de manifestatie van de Oriënt Express in de realiteit.¹⁹ Daarnaast heeft ElGammal aangetoond hoe de treindienst vanaf zijn bestaan tot na de Tweede Wereldoorlog als een speelbal functioneerde in de politieke spanningen op het Europese continent.²⁰

Wanneer er zou worden gekeken naar de verschillende historische actoren die engageren met de Oriënt Express kan ook deze treindienst worden bekeken vanuit de dynamische invulling van het *self/other*-mechanisme van Stråth en Delanty waardoor de Oriëntalistische focus op de historische betekenis van de Oriënt Express als vervoersmiddel naar de *other* in Constantinopel wordt verschoven naar de betekenis voor de *self*. Er kan met het bekijken van het engagement van enkele actoren worden geëxploreerd hoe de Oriënt Express een functie had voor hen in het construeren van een collectieve identiteit. De collectieve identiteit die in dit onderzoek zal worden aangeduid als de *self* van de desbetreffende actor. Dit onderzoek tracht een completer beeld te schetsen van de cultuurhistorische betekenis van de deze transcontinentale

¹⁸ Den Boer, 'Feasting and Fasting on the Orient Express'.

¹⁹ Blanche El Gammal, *l'Orient-Express: Du voyage extraordinaire aux illusions perdues* (dissertatie, Parijs 2016).

²⁰ Ibidem, 'D'une guerre à l'autre: l'orient-express, témoin, victime, enjeu et instrument des conflits européens (1883-1945)', *Guerres mondiales et conflits contemporains* 265 (2017) 133-149.

treindienst in de context van die dynamische culturele identiteitsvormingen op het Europese continent.

ACTOREN

Een verantwoording voor de gekozen actoren is daarom op zijn plek. De significantie van de CIWL – ook wel ‘Grands Express Européens’ genoemd - komt voort vanuit Timothy Mitchells analyse van Europese Wereldtentoonstellingen die hij beschrijft als een ‘model of an external world’: een geperfectioneerde, ogenschijnlijk naar waarheidsgetrouwe, kunstmatige verbeelding van de realiteit.²¹ Hierin staat de constructie van de Oriënt als *ander* in dienst van de constructie van een Europese *self*.²² Om hun reis zo intrigerend mogelijk te maken wordt de Oriënt in de reclamemedia van de CIWL, onderdeel van een Eurocentrische verbeelding van de wereld waarin stereotyperende kenmerken van de Oriënt uitvergroot werden getoond of zaken werden weggelaten die niet in dit beeld van de CIWL pasten. Hoewel Wereldtentoonstellingen en een reis met de Oriënt Express uiteraard niet dezelfde insteek hadden, weerspiegelt de presentatie van de CIWL dus op een zekere wijze een idealistische wereldorde waar Mitchell op wijst. Idealistische verbeeldingen die noties over de *self* ten opzichte van een *ander* creëren. Vanuit dat gegeven is de CIWL een belangrijke actor in analyseren van de Oriënt Express als een cultureel vehikel in het vormen van een collectieve identiteit.

Zo’n ‘model of the external world’ is niet op zichzelf staand, maar wordt gecreëerd voor ‘an observer occupying a specific position in relation to it’.²³ De reizigers vormen zodoende de tweede actor waar dit onderzoek zich op richt: een actor die weer op andere wijze engageert met de Oriënt Express door daadwerkelijk de

²¹ Timothy Mitchell, *Colonising Egypt* (Berkeley 1991) 20.

²² Ibidem; Charles Hirschkind, “Egypt at the Exhibition”: Reflections on the Optics of Colonialism, *Critique of Anthropology* 11:3 (1991) 211-302, aldaar 281.

²³ Hirschkind, “Egypt at the Exhibition”, 281.

transcontinentale reis te ondergaan. Reizigers vielen echter niet automatisch ten prooi aan de media van het negentiende-eeuwse massatoerisme, maar konden zich ook afzetten van de informatie die in de reclamemedia wordt gegeven door hun eigen plan te trekken.²⁴ Dit onderzoek gaat er dan ook niet vanuit dat de reizigers als ‘observer’ de door de CIWL gevormde beelden passief overnamen – zoals Mitchell wel stelt over de bezoekers van de tentoonstellingen²⁵, maar dat de reizigers in plaats daarvan staan waren om op eigen wijze hun collectieve identiteit te construeren aan de hand van de dingen die zij tijdens hun reis tegenkomen.

Om een diepere laag te geven aan dit onderzoek worden de literaire romanschrijvers bekeken als derde actor. Al dan niet zelf met de Oriënt Express te hebben gereisd engageren zij, als tijdgenoten van de treindienst, met het transcontinentale karakter van de trein, dat een belangrijke inspiratiebron geweest voor hen. Vanuit die inspiratie maken zij het transcontinentale element op een bepaalde manier onderdeel van het plot. Met dat gegeven biedt deze actor in het onderzoek naar de Oriënt Express als een cultureel vehikel een aanvulling op het perspectief van de CIWL en de reizigers door te kijken hoe de collectieve identiteitsvorming ten uiting kwam in de fictieve verhalen over de Oriënt Express.

²⁴ James Buzard, *The Beaten Track. European Tourism, Literature and the Ways to ‘Culture’ 1800-1918* (Oxford 1993).

²⁵ Mitchell, *Colonising Egypt*, 21.

BRONNEN

Primaire bronnen over de Oriënt Express zijn moeilijk te vinden vanwege het gebrek aan een centraal archief. Het primaire materiaal bestaat voornamelijk uit losse documenten aanwezig in verschillende (digitale) internationale archieven. De digitale beschikbaarheid van de bronnen heeft zodoende het bronnencorpus bepaald.

Om grip te krijgen op de collectieve identiteitsvorming van de CIWL in hun reclamemedia is de routebeschrijving uit 1887 – een 106 pagina's tellende gebonden boekwerk - en zijn er reclameaffiches bestudeerd.²⁶ Omdat ze uit de in dit onderzoek centraal staande onderzoeksperiode komen worden de A1-formaat reclameaffiches uit 1888 en 1891 bekeken, uit de collectie van Arjan den Boer.²⁷ De affiches komen respectievelijk van de hand van de gerenommeerde Franse kunstenaar Jules Chéret en Spaanse schilder Rafael de Ochoa y Madrazo. De reclameposters hebben als doel een reis met de Oriënt Express op aantrekkelijke visuele wijze te verkopen, waarin 'the Oriënt appeared to be even more exotic on posters'.²⁸ Hierin komt Mitchells 'model of external world' dus tot uiting, waardoor het geïdealiseerde beeld dat de CIWL over de *self* ten opzichte van de *other* wil schetsen naar voren komt. Het is onduidelijk hoe breed en op welke wijze deze posters circuleerden, maar aangetoond is de groeiende vertoning van illustratieve reclameposters in de publieke ruimte eind negentiende eeuw.²⁹ Op basis daarvan kan er worden aangenomen dat deze posters functioneerden als een eerste kennismaking met de reis van de CIWL.

²⁶ Internationale des Wagon-Lits (CIWL), 'Paris-constantinople Brousse par l'orient-express. Iténéaire de la compagnie international des Wagons-Lits et des Grands Express Européens 1887', Parijs, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k32139041/f7.item.r#>; Arjan den Boer, 'Paper Trails to the East. Posters and brochures for the Oriënt Express 1888-1988', Retours June-July 2014, toegang via www.gallica.bnf.fr

²⁷ Den Boer, 'Paper Trails to the East'.

²⁸ Ibidem, 1.

²⁹ Ruth Eskin, *The Poster: Art, Advertising, Design, and Collecting 1860s-1900s* (Dartmouth 2014) 250.

Waar de posteraffiches vermoedelijk een eerste aandachtstrekker waren, is deze routebeschrijving waarschijnlijk bedoeld ter voorbereiding voor degenen die de reis al hadden geboekt en die de volledige route reisden. Een onbekende auteur beschrijft de route vanaf het begin station Parijs tot aan eindbestemming Constantinopel, afsluitend met een door de CIWL samengesteld vijf daags dagprogramma voor een bezoek aan zowel Constantinopel als de nabijgelegen stad Bursa. De CIWL heeft deze routebeschrijving opgesteld voor de reiziger 'die het vastgestelde programma wil volgen, en die ook goed wil zien en vooral goed wil weten wat op de route die hij zal volgen, de moeite waard is om aan zijn herinneringen vast te maken.'³⁰ Oftewel: deze routebeschrijving is een filtering van elementen die de CIWL 'de moeite waard' vindt om de reiziger attent op te maken en draagt zodoende een specifieke manier van het kijken naar de route uit. Belangrijk is het gegeven dat de gids is geschreven alsof de lezer plaats voor plaats wordt meegenomen op de reis ('Na Belgrado gaan we op weg naar Nisch') waarin de ligging van steden ten op zichte van elkaar regelmatig wordt benadrukt ('Nisch ligt op 244 kilometer van Belgrado [2247 kilometer van Parijs]'). Deze focus in de routebeschrijving op het geografische aspect in combinatie met de elementen die de CIWL op de route filtert als 'bijzonder' maken deze bron interessant voor eventuele *interne demarcaties* in de construeren van de *self*.

Om te onderzoeken hoe reizigers een collectieve identiteit construeren in hun engagement met de Oriënt Express wordt er gebruik gemaakt van reisverslagen omdat zij hierdoor een stem krijgen. Het belang van reisverslagen zit hem in het gegeven dat het benadrukken van het verschil tussen de *self* en de *other* een essentiële eigenschap is van deze soort bron.³¹ Het plaatst de reizigers zodoende in hun kracht om tijdens de reis een collectieve identiteit te kunnen construeren. Bijzonder bruikbaar is het digitale

³⁰ CIWL, 'Paris-constantinople Brousse par l'orient-express', 3.

³¹ Irvin Cemil Schick, 'Self and Other, Here and There. Travel writing and the construction of identity and place' in: Bekim Agai, Olcay Akyildiz en Caspar Hillbrand (reds.) *Venturing Beyond Borders: Reflections on Genre, Function and Boundaries in Middle Eastern Travel Writing* (Baden-Baden 2013) 13-27, aldaar 24. DOI:10.5771/9783956507076-11.

transcript van het 36 pagina's lange reisverslag getiteld 'My eastern journey' van de Engelse zakenman Joseph Riley (1838-1926), getranscribeerd door zijn kleinzoon J.L. Riley.³² Wegens de beperkte omvang van dit onderzoek is het getranscribeerde verslag van Riley's Armeense tolk Boghos M. Torcom - dat gebundeld met het reisverslag is gearchiveerd - buiten beschouwing gelaten. Op 18 mei 1889 vertrok Riley van Bradford naar Parijs om vanaf daar met de Oriënt Express voor zaken naar Constantinopel te reizen. Hoewel het enkel het verslag van de heenreis betreft, zorgen zijn gedetailleerde beschrijvingen voor een goed beeld van zijn ervaringen. Naast Riley bekijkt dit onderzoek ook het transcript van het dagboek van de tapijtfabrikant Thijmen Bijlard (1873-1909) uit Hilversum.³³ Bijlard reisde vermoedelijk in 1908 vanuit Keulen met de Oriënt Express naar Constantinopel met als doel daar handelscontacten te leggen.³⁴ In zijn ongeveer zes pagina's beslaande transcript komen deze zakenelementen echter niet terug en lijkt in plaats daarvan zijn verwondering als toerist de boventoon te voeren. Te verklaren doordat hij dit verslag hoogstwaarschijnlijk schreef om zijn thuisgebleven vrouw Cornelia de Wit op de hoogte te houden.³⁵ Zowel Riley als Bijlard beschrijven het uitzicht vanuit de trein en de eerste indrukken van de doorkruiste landschappen en steden vanuit de Oriënt Express. Daarnaast besteden zij ook aandacht aan hun meerdaagse verblijf in

³² University of Bradford, Special Collections, J.B. Priestly Library, (GB 0532 RIJ) The Joseph Riley Archive, 'Wordprocessed transcript of 1/1 and 1/2, with notes and biographical information, by J.L. Riley: "My Eastern Journey 1889 by Joseph Riley, with extensive appendix comprising descriptive notes on Constantinople by Boghos H. Torcom (an Armenian who assisted Joseph Riley during his visit). Transcribed from manuscripts by J.L. Riley (youngest grandson of Joseph Riley), Baildon, Yorkshire, 2007-8.

³³ Streekarchief Gooi en Vechtstreek te Hilversum, Archief Familie Bijlard / De Wit 1774-1944, inv.nr. 135-136, 'Verslag van een reis naar Constan@nopol door T.H.H. Bijlard', 190[8?].

³⁴ Meyltje van Aalst, 'Op bezoek bij de "Zieke Man"'. Het verslag van een reis naar het Midden-Oosten in 1908', toegang via: <https://zoeken.gooienvechthistorisch.nl/HttpHandler/file.pdf?file=214266163>

³⁵ Van Aalst, 'Op bezoek bij de "Zieke Man"', 131.

Constantinopel. Wanneer dit onderzoek spreekt van 'reizigers' heeft dit dus betrekking op Bijlard en Riley.

Tot slot wordt het engagement tussen de literaire romanschrijvers en de Oriënt Express onderzocht via de rol van de treindienst in hun plot. Hiervoor kijkt dit onderzoek naar de befaamde detectiveroman van de Engelse Agatha Christie *Murder on the Oriënt Express*. De keuze voor deze roman gestoeld op het belang van het internationale reisgezelschap in het plot. De etnische stereotyperingen voeren de boventoon in het ontvouwen van het plot, wat de kern van de latere kritiek op haar werk vormt.³⁶ Tijdens het oplossen van de moord op de heer Ratchett door detective Hercule Poirot ontstaat er een opmerkelijke dynamiek tussen deze nationale stereotyperingen. Zodoende sluit het plot aan bij de focus van dit onderzoek over de rol van de Oriënt Express in collectieve identiteitsvorming. Een kanttekening is dat het plot zich niet afspeelt op de Oriënt Express, maar op de Simplon Oriënt Express, een tweede traject dat in 1919 door de CIWL in het leven werd geroepen en die de route naar Constantinopel via Zwitserland in plaats van Duitsland aflegde.

Naast Christie kijkt dit onderzoek tot slot naar de roman *Oriënt-Express* van de Nederlandse schrijver A. den Doolaard (1901-1994), pseudoniem van Bob Spoelstra jr.³⁷ Deze roman speelt zich af over een tijdsspan van 30 jaar tegen de achtergrond van de op- en neergang van de Macedonische onafhankelijkheidsstrijd die sinds het einde van de negentiende eeuw gevoerd wordt door de VMRO: de Macedonische nationalistische georiënteerde beweging die eind jaren twintig tot een maffioos

³⁶ Kenneth Eckert, 'Hercule Poirot and the Tricky Performers of Stereotypes in Agatha Christie's *Murder on the Orient Express*', *Text Matters* 11 (2021) 187-203, 187-191 DOI: <https://doi.org/10.18778/2083-2931.11.13>

³⁷ A. den Doolaard, *Oriënt Express* (Amsterdam 1934), toegang via: <https://www.dbnl.org> ; A. den Doolaard, *Ogen op de rug. Terugkijkend naar boeken en tijdgenoten* (Amsterdam 1971) 51-61, toegang via <https://www.dbnl.org>.

genootschap was geworden.³⁸ Het plot is geschreven vanuit de Macedonische boerenfamilie Drangov waarin de dochter van één van de drie broers, Miljuschka (Milja), wordt gevolgd in haar groeiende betrokkenheid bij de onafhankelijkheidsstrijd tegen Servië en Bulgarije begin twintigste eeuw. Het is een interessante roman voor dit onderzoek omdat in Den Doolaards plot de Oriënt Express een significante rol speelde in Milja's Macedonische onafhankelijkheidsstrijd en haar geloof in een Macedonische nationale *self*. Het werk is daarnaast geschikt omdat de Nederlands taligheid van de roman een nauwkeurige analyse vergemakkelijkt. Het geromantiseerd beeld dat Den Doolaard in deze roman over Macedonië schetst³⁹ vormt geen belemmering gezien dit onderzoek zich specifiek richt op de rol van de Oriënt Express in het plot en niet het doel heeft uitspraken te doen over wat dit indirect zegt over Den Doolaard.

Het bronmateriaal kent uiteraard ook zijn beperkingen. Dit materiaal toont uiteraard enkel constructies van de *self* en de *other* die er werden geconstrueerd in die specifieke context van de Oriënt Express waarin de personen in die rol zitten van actor als organisatie, reiziger en schrijver. Aansluitend daaraan werpt dit bronmateriaal ook enkel licht op de collectieve identiteitsvorming door een selecte groep mensen waardoor de stem van lagere sociale klasse geen onderdeel kan zijn van dit onderzoek.

METHODE

Er zijn enkele aspecten in de analyse die nadere toelichting behoeven. Door de hoofdzakelijk tekstuele natuur van het bronnenmateriaal wendt dit onderzoek zich tot onder andere het uitgangspunt van de studie der imagologie: de onlosmakelijke verbondenheid tussen het geconstrueerde zelfbeeld (de *self*) en de *other* in het

³⁸ Michel De Dobbeleer, "Volslagen onbekend" Over de onderlinge complementariteit van Den Doolaard- en Macedoniëbeelden' *Spiegel der Letteren* 56:1 (2014) 27-50, aldaar 40 doi: 10.2143/SDL.56.1.3011360.

³⁹ *Ibidem*, 38.

geschreven woord.⁴⁰ De imagologische invalshoek – die zich toespitst op de constructie van een nationale collectieve identiteit - stelt dat er geen grip kan worden gekregen op de *self* die de auteur in zijn tekst construeert zonder de *other* in acht te nemen. De auteur construeert zijn *self* door kenmerken te projecteren op een *other*: de identiteit van de auteur wordt geconstrueerd in wat hij de *other* juist wel of niet laat zijn in zijn tekst.⁴¹ ‘Construeren’ is dan ook de term die er in dit onderzoek wordt gebruikt.

Dit onderzoek heeft echter niet als doel om de geconstrueerde karakteristieken van de nationale *self* uiteen te zetten, zoals de studie der imagologie dit wel tracht te doen. Afgaande op het historiografische inzicht dat er eind negentiende eeuw verschillende culturele identiteiten broeiden, wordt het bronnenmateriaal daarentegen geanalyseerd vanuit de vraag welke collectieve identiteit (*self*) er aan de hand van welke *other* door de actor lijkt te worden geconstrueerd. Hierin is het *internal demarcations* concept van Stråth – zoals kort aangestipt in de status quaestiones - een belangrijke toevoeging. Dit concept legt de dynamische begrenzing tussen die *self* en de *other* bloot, waardoor het een waakzaamheid voor andere afbakeningen van de *self* biedt. Hiermee is het concept dus geschikt om eventuele verschillende collectieve identiteiten uit de bronnen te filteren. Construeert de betreffende actor een bijvoorbeeld nationale collectieve identiteit of een Europese collectieve identiteit via zijn engagement met de Oriënt Express? Of is er sprake van een West/Oost-dichotomie? Waar begint dan de *other* aan de hand waarvan de actor deze *self* vormt?

Daarnaast heeft de ‘model of the external world’ invalshoek van de door Michel Foucault beïnvloede Mitchell de handvatten gegeven om de niet-tekstuele bronnen in het corpus te analyseren. Met deze invalshoek kan ook de reclamemedia van de CIWL laten zien welke collectieve identiteit er door deze actor werd geconstrueerd ook al was deze niet zelf aan het woord in de bronnen. Geanalyseerd vanuit de invalshoek

⁴⁰ Leerssen, ‘The Rhetoric of National Character’.

⁴¹ Delanty, ‘Self, Other and World’, 365; Leerssen, ‘The Rhetoric of National Character’.

van 'model of the external world' stond het visuele materiaal namelijk in dienst van het verbeelden van de idealistisch wereldorde waar de CIWL zijn transcontinentale treindienst onderdeel van wilde maken. Dit bronmateriaal wordt dan ook bekeken in het licht van de dynamische begrenzing van de *self* en *other* waarbij die rol van het materiaal voor de CIWL in acht wordt genomen.

Dan rest er nog één verantwoording. Dit onderzoek kiest ervoor te werken met de Byzantijnse benaming Constantinopel hoewel de stad met de inname in 1453 door de Ottomanen was omgedoopt tot Istanbul. De reden hiervoor is dat in het bronmateriaal de makers van de bron allen schrijven over Constantinopel. Wanneer dit onderzoek de nu gangbare benaming Istanbul zou gebruiken, zou dit de tijdsgeest omtrent de benaming door de actoren in de onderzoeksperiode ondermijnen.

INDELING

Om te onderzoeken hoe de verschillende actoren zich via de Oriënt Express kunnen positioneren in de dynamiek van collectieve identiteitsvorming bestaat dit onderzoek uit drie hoofdstukken die elk het engagement tussen één actor en de Oriënt Express onder de loep neemt. Allereerst wordt er gekeken naar de CIWL. Vervolgens zoomt het onderzoek in op de reizigers. Met als afsluiting de literaire romanschrijvers. Bij de eerste twee actoren ligt de focus op het beantwoorden van de vraag welke *self* actor X aan de hand van welke *other* kon construeren via zijn engagement met de Oriënt Express. Het derde hoofdstuk behandelt de literaire romanschrijvers waarin de vraag wordt gesteld hoe zij de Oriënt Express als vehikel voor collectieve identiteitsvorming lieten terugkomen in hun plot. Bij deze actor is de vraag anders geformuleerd omdat het gaat over de representatie van de treindienst in de fictie en geen betrekking heeft op de constructie van de *self* van de literaire romanschrijvers. Het onderzoek zal afsluiten met een concluderend overzicht waarin er ook verdere suggesties worden gedaan voor vervolgonderzoek.

I. DE CIWL

EEN REIS NAAR DE ORIËNT

Op 4 oktober 1883, 19.30u, klonk het fluitsignaal vanaf Gare de l'Est - wat toen de naam Gare de Strasbourg droeg. De Express d'Orient (kort daarna Oriënt Express genoemd) verliet voor het eerst het station in Parijs om 81 uur later te arriveren Constantinopel. In deze stad zou de reiziger de 'Oriënt' kunnen 'bezoeken'.⁴² Hoewel de afronding van de spoorlijn tot aan



Figure 1 foto van Gare de l'Est midden negentiende eeuw, foto door Beaux-Arts de Paris, RMN Grand Palais. Bron: nationalgeographic.co.uk

Constantinopel nog tot 1889 duurde – de reizigers moesten tot die tijd in Varna op een ferry overstappen – zorgde de realisatie van een intercontinentale verbinding in een tijd van sterk nationaal georiënteerde treinnetwerken voor veel opwinding. De ongekende luxe aan boord waarmee deze nieuwe verbinding gepaard ging maakte het, in de woorden van de Franse journalist Edmund About, een 'dream of a man who is awake'.⁴³ De reiziger stapte echter niet onbevangen in dit revolutionaire 'hotel op wielen'. De CIWL bepakte de reiziger op voorhand met verbeeldingen van de reis die hij binnenkort zou gaan maken en de dingen die hij onderweg zou gaan tegenkomen, wat richting gaf aan beleving van de reis. In deze verbeeldingen construeerde de CIWL op impliciete wijze zijn collectieve identiteit. Dit hoofdstuk tracht de betekenis van de

⁴² Guillarme, *Orient Express. History of a Legend*, 8.

⁴³ Edmund About, *l'Orient Express. Heureux qui comme* (versie Parijs 2016) 11.

Oriënt Express-dienst voor de CIWL bloot te leggen door te kijken naar welke *self* de CIWL in zijn media construeerde aan de hand van welke *other* zij construeerde.

EEN EUROPESE SELF EN DE ORIËNTAALSE OTHER: EEN VISUELE VERBINDING

In de 'model of the external world' zoals de CIWL die via hun reclamemateriaal naar buiten bracht, leek de CIWL op het eerste gezicht een Europese *self* ten opzichte van de Oriëntaalse *other* gesitueerd in Constantinopel te construeren. Dat de *other* de Oriënt in Constantinopel betrof blijkt uit poster 1 en 2 waarin een verbeelding van de eindbestemming Constantinopel het overgrote deel van het vlak vult.



Poster 2 Eerste Oriënt Express poster 1888 door Jules Chéret (collectie Arjan den Boer)



Poster 2 Oriënt Express poster 1891 door Rafael de Ochoa y Madrazo (private collection)

Hoewel de Oriënt Express ook in bijvoorbeeld München, Wenen en Boedapest stopte – locaties die voor reizigers die niet het volledige traject uitzaten net zo goed als

eindbestemming konden gelden – werden deze Europese reisdoelen niet op de posters verbeeld.

Merk op hoe de CIWL de Oriënt in Constantinopel liet terugkomen door deze op een zo ‘Oriëntaals’ mogelijke manier af te beelden, iets wat Mitchell beschrijft als ‘the need for the orieëntal’.⁴⁴ Centraal in de Oriëntalistische verbeelding van de *other* staat het Islamitisch geloof. In de posters komt dit element overduidelijk terug in de keuze om een moskee een dominante plek te geven in de verbeelding van Constantinopel. Bij poster 1 ligt de nadruk op het veelvoud aan moskeeën die de reiziger er zou aantreffen: zowel op de op voor- als achtergrond zijn de kenmerkende koepels en minaretten van tenminste drie moskeeën te onderscheiden, waarbij de moskee op de achtergrond zelfs bewust groter en duidelijker getekend lijkt dan passend zou zijn in de compositie. Bij poster 2 lijkt Constantinopel daarentegen, gezien de aanzienlijk grootte van de verbeelding, gereduceerd te worden tot de grote toeristische trekpleister van de stad: de Hagia Sofia, die met de intrek van de Ottomanen in 1453 niet meer als Christelijk Orthodoxe kerk maar als moskee fungeerde. De verbeelding van de Oriëntaalse *other* in Constantinopel wordt bovendien versterkt door de gesluierde vrouwen in wijde gewaden op beide posters, die met name prominent zijn op poster 2. De gesluierde vrouwen van de poster zijn in deze context inherent verbonden aan het Islamitisch geloof waarin zij via hun sluier de scheiding tussen de publieke- en privésfeer naleven.⁴⁵

De verbeelding van de sluier is echter een clichématig element van exotische mysterie. Het gaat terug op een lange iconografische traditie terwijl in deze eind negentiende-eeuwse periode vrouwen in het Ottomaanse rijk hun kledingstijl steeds

⁴⁴ Mitchell, *Colonising Egypt*, 162.

⁴⁵ Neil Macmaster en Toni Lewis, ‘Orientalism: From Unveiling to Hyperveiling’, *Journal of European Studies* 28:1 (1998) 121-135; M. Booth, ‘Introduction’ in: Marilyn Booth (red.), *Harem Histories: Envisioning Places and Living Spaces* (Durham 2010) 1-22.

sterker lieten beïnvloeden door de kleding die Europese vrouwen droegen.⁴⁶ Dit was een van de effecten van de moderniserings- en seculariseringsbewegingen in het Ottomaanse rijk die eind negentiende eeuw in een stroomversnelling waren geraakt.⁴⁷ De Amerikaanse 'Oriëntalistische' kunstenaar Ella F. Pell reisde een half jaar in Europa en het Nabije Oosten en schreef in haar reisverslag over hoe 'the brilliantly colored costumes seen on the Ottoman women with muslin veils were rapidly giving place to the stiff European dress'.⁴⁸ Het is dus des te opmerkelijker dat de CIWL ervoor kiest om de vrouwen wel als gesluierd en bovendien in die felgekleurde gewaden te verbeelden, wat de 'need for the Oriëntal' weerspiegelt.

Dat de CIWL in het eerste opzicht een Europese *self* ten opzichte van de Oriëntaalse *other* in Constantinopel construeerde blijkt naast de expliciete Oriëntalistische verbeelding ten tweede uit de vrij idealistische verbeelding van de afgelegde route op het Europese continent op de onderste helft van de poster (zie afbeelding 1). Er wordt een beeld geconstrueerd van de route waarbij natiestaten op dit stukje kaart geen rol lijken te spelen. Duidelijke markeringen van nationale grenzen ontbreken. De zwarte lijnen lijken deze te suggereren, maar gezien het veelvuldig gebruik ervan hebben ze daar waarschijnlijk geen betrekking op. Bovendien ontbreken ook de namen van natiestaten. In tegenstelling tot de 'Oriëntalistische' verbeelding van Constantinopel op de achtergrond, is er bovendien ook geen culturele verbeelding gemaakt van de verschillende plaatsen langs de route. De CIWL kiest er dus voor dit

⁴⁶ Megan McDaniel, 'Re-Presenting the Harem: Orientalist Female Artists and the 19Th Century Ottoman Empire' (honors thesis 2014) 28.

⁴⁷ Frederick Anscombe, 'Islam and the Age of Ottoman Reform', *Past & Present* 208:1 (2010) 159-189, aldaar 161-163.

⁴⁸ Evie Pells Diary, 18th may, 1875 geciteerd in McDaniel, 'Re-Presenting the Harem', 28.

om stukje van het Europese continent af te beelden als een soort grenzeloze/homogene ruimte.



Afbeelding 1 Sectie uit reclameposter uit 1889 van CIWL,

Dat deze grenzeloze ruimte door de CIWL wordt gezien als Europees – en dus de Europese *self* lijkt uit te dragen - wordt bovendien versterkt vanwege de incorporatie van 'le Grands Express de Européene' in hun volledige bedrijfsnaam, zoals deze ook samen met de treindienst Oriënt Express op de voorkant van de reisbrochure staat aangegeven. De CIWL is dus een bedrijf dat zich profileerde als 'Europees' en die via het Europese continent een Express reis naar de Oriënt aanbood.

Die begrenzing tussen een Europese *self* en de *other* gesitueerd in Constantinopel komt pas goed naar voren door de toevoeging van een derde element in de poster: de boog die boven/tussen de eerste twee elementen is afgebeeld. Deze boog visualiseert dat de reiziger na het doorkruisen van die grenzeloze ruimte een poort doorgaat – en dus een grens overschrijdt - om in Constantinopel te geraken. In combinatie met het tweede element van de route heeft dit een versterkend effect in het construeren van een Europese *self* omdat deze boog de grenzen aangeeft van die 'grenzeloze ruimte' en wat daar dus buiten valt.

In deze reclamemedia komt dus de constructie van de Europese *self* ten opzichte van de constructie van de Oriëntaalse *other* in Constantinopel naar voren in de combinatie van de drie versterkende elementen: de expliciete Oriëntalistische verbeelding van Constantinopel op de achtergrond, de idealistische verbeelding van de route in een grenzeloze/homogene ruimte en de boog die de grens tussen Europa en Constantinopel symboliseert.

DE EUROPESE SELF EN DE ORIËNTAALSE OTHER: VAN VERBEELDING NAAR REALITEIT

Deze sterk afgebakende Europese collectieve identiteit ten opzichte van de 'Oriëntaalse' *other* in Constantinopel lijkt zich niet enkel te beperken tot de visuele representaties van de posters, maar werkt ook door in hoe de CIWL zijn reis in de praktijk organiseerde. Uiteraard bestonden er wel degelijk nationale grenzen, maar de CIWL leek middels hun regeling van de douanecontrole uit te dragen dat deze grenzen waren opgeheven. Met het oog op comfort en gemak zouden reizigers niet worden belast met de bureaucratische rompslomp van een douanecontrole. Een CIWL-reisbrochure uit 1892 beschrijft dat passagiers bij vertrek hun paspoort aan het personeel van de trein konden toevertrouwen, die vervolgens de controles van de persoonsdocumenten aan de grens op zich namen. Dit werd zelfs ook geadverteerd op poster 1. Daarnaast lag er een groot belang bij het zo snel mogelijk afhandelen van deze grenscontroles, zodat daar voor de reizigers zo min mogelijk nadruk op kwam te liggen. Zo was er één complete wagon ingericht voor het opbergen van de grote stuks bagage, inclusief weegtafel, zodat de douaneambtenaren de bagage efficiënt konden inklaren en controleren.⁴⁹ Bovendien bedacht de CIWL een constructie waarbij de douaneambtenaren, wanneer de controle te lang dreigde te duren, de inklaring kon

⁴⁹ Gallica, CIWL, Dienstanweisung über die Ausführung des Orient-Express-Züge/Ordre de service relatif aux Trains Express d'Orient (Strasbourg 1892) 32-36.

voltooien terwijl de Oriënt Express alvast weer zou gaan rijden.⁵⁰ Hoewel dit deels ook te maken had met het aanhouden van het reisschema, zorgde het zoveel mogelijk in beweging blijven van de trein voor een beeld dat de Oriënt Express Europa zonder slag of stoot kon doorkruisen, wat journalist About beschreef als 'het afschaffen van grenzen'.⁵¹ Europa was hier een grenzeloze ruimte op weg naar die Oriënt.

De verbeelding van de poort die Europa van de Oriënt in het Oosten scheidde vertaalde zich van een illustratie ook naar een materiële representatie in 1890 via eindstation Sirkeci in Constantinopel, bedoeld als aankomsthal voor treindiensten uit Europa en ook wel de 'gateway to the East' genoemd.⁵² Hoewel de realisering van het station niet afkomstig is van de CIWL - de terminal werd gerealiseerd op aanvraag van de Ottomaanse Sultan Abdülhamid II - kreeg het eindstation vanwege zijn architectuur wel een belangrijke plek in het laatste stukje van de 'model of the external world' van de CIWL. Het Oriëntalistische ontwerp van de Duitse architect August Jasmund droeg via de combinatie van Oosterse en Europese bouwstijlen uit dat de reiziger na een dagenlange reis door Europa de poort naar het Oosten dan echt had bereikt en dat hij op het punt stond het land van 'de Oriënt' te betreden.

Bovenstaande elementen creëren een 'model of the external world' waarbij de CIWL zelf de controle behield in welke *self* zij ten op zichte van de *other* construeerde. In de realiteit leek deze harde scheiding tussen de Europese *self* en de Oriëntaalse *other* in Constantinopel echter minder evident. De CIWL leek verrast wanneer de geconstrueerde grens van de Europese *self* en de *other* in Constantinopel in de realiteit minder evident bleek te zijn. Dit komt naar voren uit de teleurgestelde toon in de

⁵⁰ Ibidem, 32.

⁵¹ About, *l'Orient Express*, 8.

⁵² Handan Güzelci, Orkan Zeynel Güzelci en Ali Kemal Terlemez, 'Sirkeci and Haydarpaşa Railway Stations: Isolated Landmarks of İstanbul', *SPACE International Conference 2019 on Architectural History and Theory* (2019) 63-71, aldaar 65; Güzelci, Güzelci en Terlemez, 'Sirkeci and Haydarpaşa Railway Stations'; Yonca Kösebay Erkan, 'Railway Heritage of Istanbul and the Maramay Project', *International Journal of Architectural Heritage* 6:1 (2012) 86-99, aldaar 87, 88.

omschrijving van een bezoek aan de Egyptische Bazaar in Constantinopel in de routebeschrijving:

“De andere straten van de Bazaar worden gebruikt voor een grote verscheidenheid aan goederen, maar tegenwoordig overheersen de Europese producten en is de Bazaar sterk veranderd en heeft hij zijn oosterse karakter verloren. Weense en Berlijnse goederen, laarzen, dassen, goedkope en smakeloze verzorgingsartikelen, hebben helaas de plaats ingenomen van de prachtige oosterse tapijten en stoffen, de mooie wapens etc. die nu verspreid liggen in achterkamertjes in vier hoeken van de Bazaar. In contact met de duistere handelswaar waarmee het Westen hem overstelpt, heeft de Turk zijn vroegere standvastigheid in de omgang verloren en laat hij zich omkopen. De Bazaar van vandaag, merken we met grote spijt, is gedesoriënteerd geraakt.”⁵³

In het echt leek de scheiding tussen de Europese *self* en de ‘Oriëntaalse’ *other* dus te vervagen. Dit stukje Constantinopel was in de ogen van de CIWL minder Oosters dan verwacht. De in hun ogen typisch Oosterse producten werden verbannen naar de ‘achterkamertjes’ van de bazaar in ruil voor bekende Europese spulletjes.

De CIWL behield in zijn media echter de macht om die begrenzing tussen de Europese *self* en de Oriëntaalse *other* op discursieve wijze te blijven hanteren. Ten eerste had de Bazaar misschien zijn Oosterse karakter verloren, maar kon hij naar de maatstaven van de CIWL ook niet worden gezien als Europees: de Europese producten die op de markt werden aangeboden werden omschreven als ‘smakeloos’ en ‘goedkoop’, de Bazaar zweefde er zodoende tussenin. Daarnaast construeert de CIWL in dit voorbeeld ook een begrenzing tussen de *self* en de *other* in de aanleiding van het ogenschijnlijk verloren Oosterse karakter. Er zou namelijk ook gesteld kunnen

⁵³ CIWL, ‘l’itinéraire Paris -Constantinople Brousse, 40, 41.

worden dat het de Europese reiziger is die gedesoriënteerd is geraakt: zij treffen hun Europese producten aan op een markt in Constantinopel, een plek die juist 'Oriëntaals' zou moeten zijn. In plaats daarvan omschrijft de CIWL de markt zelf als gedesoriënteerd, wat wordt versterkt door de projectie van een 'verloren standvastigheid' op de 'Turk'. Het is diens zwakke geest die de teleurgang van de Oosterse Bazaar heeft ingeluid.

DE INTERNAL DEMARCATION MET DE WEST-EUROPESE SELF EN DE BALKAN ALS OTHER

De verbeelding van een sterke scheiding tussen de Europese *self* en de *other* in Constantinopel lijkt echter op gespannen voet te staan wanneer er in de routebeschrijving een *internal demarcation* met de *other* op het Europese continent naar voren komt. De reiziger lijkt namelijk bij Servië al het land van de *other* te bereiken. De route volgend vanaf Parijs leidde de reiziger onder andere via het Duitse München naar het Oostenrijk-Hongaarse Simbach en Wenen, om via Belgrado - Nis - Pirot in Servië door te reizen naar de Bulgaarse hoofdstad Sofia en ten slotte via Ihtiman en Ostrovo de grens met het Ottomaanse rijk te bereiken.

Waar de routebeschrijving vanaf Parijs tot aan Boedapest geen uitgebreide omschrijvingen gaf – 'Er is niets opvallends aan deze route, vlakten zover het oog reikt aan beide zijden van de weg'⁵⁴ – werden deze op het traject tussen Belgrado en Nis steeds langer en had het bovendien ook betrekking op culturele elementen. Zo wees de CIWL op een 'zeer mooie Moskee' aan de rand van het spoor in 'Arabische stijl'. Bovendien gaven zij een uitgebreide omschrijving van de 'merkwaardige' wijze waarop een vrouw graan oogstte op het voorbijgaande platteland. Op dit deel van het traject werd er bovendien voor het eerst een opmerking gemaakt over de infrastructuur. De CIWL achtte het noodzakelijk om reizigers attent te maken op de

⁵⁴ Ibidem, 6-7.

‘primitieve bestrating’ met ‘gematigde uitlijning’ die zij in ‘de Oriënt’ zouden aantreffen. Met het aanstippen van de primitiviteit construeert de CIWL die ‘ander’ omdat vanuit hun maatstaven goede bestrating en een georganiseerd wegennet tekenend zijn voor een moderne (Europese) samenleving. In Belgrado en Nis was dit dus niet aan de orde, wat betekent dat zij hier van deze moderne samenleving worden uitgesloten.

Met het bereiken van Sofia werd deze *internal demarcation* steeds evidenter:

‘Sofia verdient een uitgebreider bezoek. Vanuit Pirot komt men in een Turkse stad, met zijn smalle kronkelige straatjes, de lage huizen met hun tralies staan vol met kraampjes van alle kleine ambachten, waar alle goederen van Oost en West vertegenwoordigd zijn, maar in mindere kwaliteit; de cafés zijn aan elkaar gelast; het geroep van de verkopers, het geschreeuw van de karren die hun weg willen maken, enz. enz. geven een voorproefje van de echte Turkse steden. (...) Na de oude stad te hebben doorkruist, komt men op het plein dat haar scheidt van de nieuwe stad, geheel Europees, zeer elegant, die binnen enkele jaren een van de mooiste steden van het Oosten belooft te worden; de straten zijn goed aangegeven, voldoende breed en omzoomd met mooie huizen; de belangrijkste diensten van de staat, de ministeries, de consulaten betrekken elegante woningen.’⁵⁵

De CIWL maakt hun reizigers op verschillende manieren attent op de ‘Turksheid’ van Sofia – die daardoor ook een ‘uitgebreider bezoek verdient’. De ‘Turkse’ stad bezat de smalle straatjes met zijn vele kraampjes, chaos door het ongeorganiseerde verkeer en de luidruchtige verkopers. De CIWL schreef dus elementen, kenmerkend voor een Oriëntaalse stad, toe aan een plaats op het Europese continent. Bovendien markeerde

⁵⁵ Ibidem, 16.

de CIWL Sofia op discursieve wijze als de Oriëntaalse 'ander' door deze te beschrijven als potentieel de 'mooiste van het Oosten'.

Wat betekent deze interne demarcatie dan voor de *self* die de CIWL construeert? Deze grens met de *other* laat zien dat de CIWL, in plaats een Europese *self* waar deze regio wel deel van uit leek te maken, eigenlijk een West-Europese *self* construeerde. Om dit te illustreren is het belangrijk om het opmerkelijke element in acht te nemen, namelijk dat de CIWL Sofia eerder als een tussengeval construeerde waarin het niet volledig als 'Europees' kon worden beschouwd, maar ook niet als de lang verwachte 'Oriënt'. Volgens de CIWL bezat Sofia naast een oud stadsdeel namelijk ook een modern 'geheel Europees' deel, dat in tegenstelling tot het 'Turkse' deel goed uitgelijnde straten bezat die omgeven waren door mooie huizen. Dit gegeven maakte dat Sofia door de CIWL eerder werd omschreven als een 'voorproefje' van de 'echte Turkse steden'. Deze toon komt ook terug in de omschrijvingen van het traject dat na Sofia op de Balkan werd voortgezet, een traject waar typisch 'Oriëntaalse' elementen – zoals een Moskee - bestonden naast Byzantijnse elementen, zoals een Christelijk Orthodoxe kerk.

Met deze interne demarcatie construeerde de CIWL in zijn routebeschrijving de Balkan als een tussenregio op het Europese continent die in dienst stond van de constructie van een West-Europese *self*.⁵⁶ De Balkanregio die geografisch onlosmakelijk verbonden was aan Europa, maar die in een lange historische traditie cultureel als de *other* werd geconstrueerd: een regio die cultureel gezien niet bij de een of de ander hoorde.⁵⁷ In de routebeschrijving functioneerde het als een *internal demarcation* op Europese continent waarin het Westelijke deel van Europa via de Balkan-regio werd gescheiden van die Oriëntaalse *other* in Constantinopel. Dit creëerde een grotere afstand tussen West en Oost. Het is dus met het construeren van

⁵⁶ Maria Todorova, *Imaging the Balkans* (Oxford 2009); Ibidem, 'The Balkans: From Discovery to Invention', *Slavic Review* 53:2 (1994) 453-482.

⁵⁷ Ibidem, 103; Ibidem, 455

Sofia als 'voorproefje' op de 'echte Turkse steden' dat het construeren van de West-Europese *self* van de CIWL naar voren komt, omdat deze tussenregio de culturele afstand tussen de *self* en 'de Oriënt' versterkt.

CONCLUSIE

Deze spanning in collectieve identiteitsvorming van de CIWL legt zodoende bloot hoe de Oriënt Express kan worden bekeken in het licht van de dynamische collectieve identiteitsvorming die broeide aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Met het op de markt brengen van de Oriënt Express investeerde de CIWL goed om deze treindienst op zowel visuele als materiële wijze onderdeel te maken van hun 'model of an external world'. De verschillende media laten echter zien dat de begrenzing tussen de *self* en de *other* hierin niet eenduidig was. Op het eerste gezicht leek de CIWL in hun media een Europese collectieve identiteit te construeren ten opzichte van een duidelijk afgebakende Oriëntaalse *other* gesitueerd in Constantinopel. Hierin was de Europese *self* een grenzeloze ruimte die met behulp van de Oriënt Express kon worden doorkruist om bij 'de Oriënt' in Constantinopel te raken. De routebeschrijving gaf echter een discrepantie met grenzeloze Europese *self* doordat er een *internal demarcation* in dit deel van Europa werd geconstrueerd. De reiziger zou het land van de *other* niet pas bij Constantinopel aantreffen, maar de primitieve infrastructuur en 'Oriëntaalse' bouwwerken zorgden ervoor dat de reiziger de *other* eigenlijk al ontmoette op het Europese continent, namelijk in Servië. Dit wijst dus op de constructie van een West-Europese *self* waar deze regio van is uitgesloten. De constructie van de West-Europese *self* werd nog evidentier doordat de CIWL deze Balkanregio leek te construeren als een tussenregio met de 'echte' 'Oriëntaalse' *other* in Constantinopel. De CIWL versterkte de West-Europese *self* doordat deze op grotere afstand met de Oriënt in Constantinopel werd geconstrueerd.

II. DE REIZIGERS

EEN TRANSCONTINENTALE REIS MET DE ORIËNT EXPRESS

In 1890 kon de reiziger – omgerekend naar hedendaagse waarde – voor maar liefst 1750 euro plaats nemen in één van de CIWL-rijtuigen om het volledige traject met de Oriënt Express af te leggen.⁵⁸ In de eerste decennia van zijn bestaan waren het dan ook voornamelijk aristocraten, diplomaten en succesvolle zakenhandelaren die gebruik maakten van dienst. Dit hoofdstuk zoomt in op enkele van deze reizigers uit de laatste categorie die voor hun werk afreisden naar de Ottomaanse hoofdstad: de Engelse Joseph Riley en de Nederlandse Tijmen Bijlard. Omdat zij ofwel de gehele route, ofwel het overgrote deel van de route vanaf Parijs moesten afleggen brachten zij dagenlang door in de treinwagons. Te midden van een internationaal reisgezelschap besteedde zij hun tijd onder andere in de restaurantwagon genietend van het door de CIWL opgestelde menu⁵⁹, schrijvend of lezend in het salongedeelte onder het genot van een sigaar⁶⁰, of trokken zij zich terug



Figuur 1 Salon en eetkamer van een luxe trein, anonieme illustratie uit *L'Illustration*, 1899

in hun slaap/zit-compartiment. De grote ramen aan weerszijde van de trein, een belangrijk element in het reisgenot, aldus de CIWL⁶¹, verzekerden dat dit alles gepaard ging met uitzicht op het voorbijgaande landschap. Aan de hand van de reisverslagen van Riley en Bijlard exploreert dit hoofdstuk welke *self* zij met het bereizen van de Oriënt Express konden construeren aan de hand van welke *other* zij construeerden.

⁵⁸ AtlasObscura, <https://www.atlasobscura.com/articles/an-illustrated-history-of-the-orient-express> (geraadpleegd op 16 januari 2023); Mega Projects, <https://megaprojects.net/trains/the-orient-express/> (geraadpleegd op 16 januari 2023).

⁵⁹ Den Boer, 'Of French Champagne and Turkish Coffee'.

⁶⁰ Transcript Riley, 16.

⁶¹ CIWL, 'l'itinéraire Paris -Constantinople Brousse, 3.

DE CONSTRUCTIE VAN EEN NATIONALE SELF

Waar de CIWL zich in de eind negentiende-eeuwse context positioneerde via een supranationale collectieve identiteit gericht op (West-)Europa leek voor de reizigers de constructie van een nationale collectieve identiteit dominant te zijn geweest. Het uitzicht uit de grote ramen gaf reizigers de mogelijkheid om de nationale *self* sterker te construeren aan de hand van culturele taferelen die zij met het doorkruisen van het Europese continent waarnamen.

Neem bijvoorbeeld het aanschouwen van de werkwijze op het platteland. Terwijl hij door de dalen van het traject tussen Wenen en Sofia reed bekeek Bijlard de taferelen van de 'honderden stuks paarden, koeien, schapen. Ook ganzen en schapen, bokken, geiten, alle hebben hun afzonderlijke geleiden bestaande uit mannen of jongens'.⁶² Hij verwonderde zich over de wijze waarop deze mannen en jongens ogenschijnlijk bij hun kudde in het veld sliepen, afgaande op het vuur dat hij in het veld zag branden – 'Iets heel zonderlings in vergelijking met ons Hollanders'.⁶³ Het is met het waarnemen van dit voor hem bijzondere schouwspel op het land vanuit de trein dat hem vervolgens liet reflecteren op hoe dit er in Nederland geheel anders aan toe ging. Aan de hand van dat culturele verschil construeerde Bijlard vervolgens zijn nationale *self* als Nederlander. Deze constructie van een nationale *self* is bovendien versterkt terug te vinden in Riley's omschrijving van wat hij vanuit de trein waarnam tijdens het doorkruisen van het Franse platteland. Wanneer hij zowel man als vrouw op de vroege zondagochtend bezig zag met hooien en oogsten maakte hem dat zeer dankbaar voor het feit dat hij uit Engeland kwam 'where at any rate there was one day out of seven when the weary wheels and routine of daily toil were allowed to stand still.'⁶⁴

⁶² Transcript Bijlard, 119, 120.

⁶³ Ibidem, 120.

⁶⁴ Transcript Riley, 12.

Het zijn bovendien niet enkel de elementen in het voorbijgaande landschap aan de hand waarvan de reizigers een nationale *self* konden construeren, maar ook tijdens de verplichte tussenstops die de Oriënt Express op de route maakte. Terwijl de motoren van de trein werden afgekoeld met water, kregen reizigers de tijd de taferelen op de tussenstations gade te slaan. 'To an Englishman the sights at the railway stations are most amusing', zo begint Riley zijn omschrijving van opmerkelijk heden die hij op de perrons in München bekeek.⁶⁵ Hij was verbaasd om te zien dat mannen op een openbare plek als een station op een intiemere manier afscheid van elkaar nemen dan van hun vrouw. In plaats van dat zij elkaar een handdruk geven ziet hij '1/2 dozen gentlemen evidently very lovingly embracing each other as they throw their arms round each other and covering them with kisses whilst the ladies had to be content with a raising of the hat alone.'⁶⁶ 'You could laugh till your sides were sore at these fat, fair and forty samples of German fusseqites (?)', zo schrijft Riley als reactie.⁶⁷ De stop bij München stelde hem in staat om zijn nationale *self* sterker construeren door de voor hem ongewone wijze van afscheid nemen tegenover zijn nationale *self* als 'Englishman' te plaatsen.

Niet alleen konden de reizigers hun nationale *self* sterker construeren door deze af te zetten tegen taferelen die zij onderweg tegenkwamen, de nationale *self* leek voor hen andersom ook het overheersende criterium te zijn waarmee zij het traject bereisden. Dat Riley zich uitlaat over de voor hem vreemde gang van zaken in het afscheid nemen laat niet enkel zien dat hij daar zijn Engelsheid tegenover afzet, maar hij filtert die taferelen er als andersom ook als bijzonderheden tussenuit omdat hij redeneert vanuit zijn verwachting – 'Here we should have handshaking' - die hij

⁶⁵ Ibidem, 18.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Ibidem. In het transcript van Riley's reisverslag is door kleinzoon J.L. Riley '(?)' geplaatst omdat het voor hem niet precies duidelijk was welk woord Riley hier had neergeschreven.

vanuit zijn nationale *self* als ‘Englishman’ heeft.⁶⁸ Net zoals dat voor Bijlard zijn teleurgestelde ervaring met het station van Wenen vanuit zijn Nederlandse *self* werd versterkt. Wanneer de Oriënt Express daar een tussenstop van 45 minuten maakte en hij de trein even uit ging om daar een brief aan zijn vrouw te posten, merkte hij tot zijn verbazing dat dit station geen enkele voorzieningen voor de reizigers had. Zijn gevoel van ‘wreede teleurstelling’ werd versterkt omdat hij bij een station dat ‘wel zoo groot is als ongeveer Amsterdam bij ons’ had verwacht dat er een stuk mee te doen zou zijn.⁶⁹ Het zijn de maatstaven vanuit zijn nationale *self* die een bepaalde verwachting over het station in Wenen hadden gevormd. Deze versterkten vervolgens Bijlards indruk van dit station als een ‘oord van ellende’ toen bleek dat de realiteit hier niet aan voldeed.

EEN NATIONALE SELF ONDER DRUK

Opmerkelijk is dat er ondanks het belang van de nationale *self* er tijdens de reis ook situaties voordeden die deze nationale *self* versterkten, maar deze tegelijkertijd ook onder druk zetten, zoals er ook bij de CIWL sprake was van een spanning in de constructie van de *self*. Zo bleek dit onder andere uit de taalbarrière waar Riley als, zoals hij zichzelf omschrijft, ‘monolinguist’ mee werd geconfronteerd. Als een ‘Son of John Bull’ die enkel Engels sprak was zich verstaanbaar maken een grote zorg - ‘and now begin our real difficulties – the difficulty of understanding others and of making ourselves understood’ - toen hij zijn reis vanuit Bradford begon.⁷⁰ Op de haven van Calais en vervolgens op het station van Parijs werd hij geconfronteerd met ‘the languages of all continental nations’.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Transcript Bijlard, 119.

⁷⁰ Transcript Riley, 9.

“Now if ever the majesty is taken out of a Son of Albion it is when he arrives at a railway station in a foreign land and people are all hurrying to their destination and are expressing their thoughts and communicating their desires to one another; even children that have hardly learned to lisp are able to communicate their thoughts and wishes to their friends; and he a proud Englishman stands there and as he hears that fair haired child of 4 summers chatting away to his friends positively envies the power of that wee one (...) Because he is a citizen of that kingdom upon whose dominions the sun never sets is nevertheless unable to tell where he wishes to go or ask where he can get the cravings of his appetite supplied. If a man wishes to feel what a small item he is in the world’s great numeral he will realize it there.”⁷¹

Voortkomend uit die internationale situatie op het station construeerde Riley, gezien het overvloedig gebruik aan Engelse stereotypen, zichzelf als een ‘trotse Engelsman’: een ‘Son of Albion’ is ‘groots’ (*majesty*) en was hij burger van een ‘kingdom upon whose dominions the sun never sets’. De situatie van wederzijdse taalbarrières zorgde er echter ook voor dat die elementen waarmee hij zijn nationale Engelse *self* construeerde tegelijkertijd werden verzwakt: zo werdt die ‘majesty’ uit de ‘Son of Albion’ gehaald omdat hij, als burger van het grote Engelse koninkrijk, desondanks niet in staat was om zijn wensen in de Franse taal uit te drukken. De internationale situatie zorgde dus voor een spanning tussen enerzijds de constructie van een nationale Engelse *self* en anderzijds zijn besef dat de wereld buiten Engeland en stuk expansiever was waardoor zijn belang van zijn plek als Engelsman daarin werd gereduceerd.

Deze spanning tussen het construeren van een sterkere nationale *self* enerzijds en gedeeltelijk loslaten hiervan anderzijds deed zich niet enkel voor op Gare l’Est, maar zette zich voor Riley voort aan boord van de Oriënt Express waar een

⁷¹ Ibidem, 12.

internationaal reisgezelschap het in de treinruimte met elkaar moest uithouden. Het delen van zijn coupé met een man afkomstig uit het toenmalige Duitse Keizerrijk resulteerde in het uitvergrooten van nationale verschillen aan de hand van stereotyperingen. Zo construeert hij in zijn reisverslag een sterkere nationale *self* door zich als 'Son of John Bull', 'from the banks of the Aire' (een rivier dichtbij zijn woonplaats Bradford) direct af te zetten tegen zijn coupégenoot 'from the banks of the Rhine' die afkomstig is uit 'the land of the long sausage'.⁷² Anderzijds dwingt deze situatie aan boord Riley juist ook om het element van zijn nationale *self* als mono linguïstische Engelsman wat meer los te laten. Want hoewel ze niet succesvol te noemen waren, zorgde het delen van het compartiment met zijn buitenlandse coupégenoot meermaals voor pogingen de stilte te doorbreken via een taal die het meeste weg had van een mix van Frans en Duits. Evenals dat het communiceren in een andere taal dan zijn moedertaal noodzakelijk was om één van de personeelsleden aan boord duidelijk te maken - na 'all the language of signs' te hebben gebruikt - dat hij graag brandy wilde om zijn buikpijn te stillen.⁷³

DE CONSTRUCTIE VAN EEN EUROPESE SELF NAAST DE NATIONALE SELF

Wees er in de reisverslagen dan niets op de constructie van een Europese collectieve identiteit tijdens de reis, zoals de CIWL deze beoogde te construeren in zijn media? De hier zichtbaar wordende verschillen tussen Riley en Bijlard in de constructie van hun *self* toonde dat deze reis plaatsvond in een context waarin er verschillende collectieve identiteiten broeiden. Naast dat Bijlard onderweg een nationale *self* construeerde, leek hij namelijk ook een Europese *self* te construeren tijdens zijn bezoek aan Constantinopel waar hij kennis maakte met de 'eigenaardige dorpjes en de muziek die men daar zondags ten gehore kan krijgen.'⁷⁴ De muziekcultuur die hij omschreef als

⁷² Ibidem, 15.

⁷³ Ibidem, 15-16, 21.

⁷⁴ Transcript Bijlard, 126.

‘(...) Echt turks, voor ons Europeanen echter iets verschrikkelijks om aan te hooren (...)’ liet hem een Europese *self* construeren door in collectieve termen over ‘ons Europeanen’ te spreken aan de hand van de Turkse *other*. Hoewel dit verder, in vergelijking met de keren waarin hij zijn nationale *self* benadrukte, niet vaak voorkwam in zijn reisverslag, is het opmerkelijk dat hij die collectieve term dus wel gebruikte en er dus sprake leek van een Europees bewustzijn. Kort daarna construeerde Bijlard echter wederom een nationale *self* aan de hand van culturele elementen die hij in Constantinopel tegenkwam. Zo verwonderde hij zich over dat er zware goederen door de stad werden gedragen door mensen en ossen in plaats van dat deze vervoerd werden door vrachtwagens zoals ‘bij ons in Holland’.⁷⁵ Hiermee komt voor Bijlard naar voren dat een nationale en supranationale Europese collectieve identiteit dus tot op een zekere hoogte naast elkaar bestaan.

Dit in tegenstelling tot Riley die in zijn reisverslag geen blijk geeft van een Europese *self* en voor wie zijn nationale *self* juist sterker wordt geconstrueerd via Europa als de *other*. Het gebrek aan een expliciete vermelding van een Europese *self* betekent uiteraard niet dat een Europese collectieve identiteit niet aan de orde is voor Riley. Een Europese *self* lijkt echter onwaarschijnlijk omdat Riley juist zijn nationale *self* lijkt te versterken door Europa als de *other* te construeren als ‘the Continent’.⁷⁶ Een *internal demarcation* in dienst van een Engelse collectieve identiteit.⁷⁷ Dit verschil tussen de overlap van een Europese *self* en een nationale *self* bij Bijlard en juist hoofdzakelijk een sterke nationale *self* bij Riley hangt samen met het belang van Riley’s nationale *self* waarmee hij de transcontinentale reis navigeert.

⁷⁵ Ibidem, 122.

⁷⁶ Transcript Riley, 24.

⁷⁷ Stråth, *Europe and the Other and Europe as the Other*, 15.

DE GRENS MET DE EUROPESE OTHER

Vanuit zijn nationale Engelse *self* construeerde Riley namelijk een *internal demarcation* met het Europese continent. In plaats van bij Servië en Bulgarije, zoals de CIWL construeerde, betrad Riley bij Frankrijk al het land van de *other*. Of het land van ‘Mons Bonhomme’, zoals Riley Frankrijk op stereotyperende wijze aanduidde.⁷⁸ Bij aankomst in Calais construeerde hij direct de demarcatie tussen zijn Engelse nationale *self* en de Franse *other* door de eerste Fransman die hij ontmoette te omschrijven als ‘A fussy specimen of the “à la Français”’.⁷⁹ Wat Riley voortzette toen hij de in zijn ogen absurde drukte in Parijs op een zondag waarnam. Hij markeerde de grens tussen de Engelse *self* de Franse *other* door zich af te vragen of die mensen ‘no cessation from toil? (...)’ hadden. Wat voor hem resulteerde in een nog grotere waardering voor ‘Old England than ever (...)’.⁸⁰

Deze grens met de *other* betrok Riley vervolgens vanuit zijn Engelse *self* op het gehele Europese continent door de afstand tussen zichzelf en Europa te benadrukken. Dit uitte zich impliciet in zijn beschrijving van Europa als ‘Eastern’ afgaande op zijn beschrijving van rooms-katholieke priesters die in hun karakteristieke ‘long black gowns’ op het perron van het Franse Épergnay stonden te wachten.⁸¹ Terwijl Riley dit tafereel gadesloeg vanuit de trein, omschrijft hij deze rooms-katholieke priesters als een ‘very distinctive feature in all Eastern gatherings’. Hoewel het rooms-katholicisme eind negentiende eeuw een stevige voet aan de grond had gekregen in Engeland, was het land eind negentiende eeuw nog overwegend protestants.⁸² Deze link tussen

⁷⁸ Transcript Riley, 124.

⁷⁹ Ibidem, 10.

⁸⁰ Ibidem, 13.

⁸¹ Ibidem, 16, 17

⁸² Carrol Herringer, ‘Catholicism and anti-Catholicism’, 2019, DOI: 10.1093/OBO/9780199799558-0102 (geraadpleegd op 22 januari 2023); Jaques Delacroix en François Nielsen, ‘The Beloved Myth: Protestantism and the Rise of Industrial Capitalism in Nineteenth-Century Europe’, *Social Forces* 80:2 (2001) 509-553, 520.

Engeland en protestants werd voor Riley waarschijnlijk versterkt door Riley's achtergrond als zeer overtuigd methodisten priester.⁸³ Vanuit Riley's Engelse *self* als overtuigend methodist plaatst hij zich op afstand van het in zijn ogen rooms-katholieke Europese continent door deze als het 'Eastern' te omschrijven. Riley's perceptie van zijn Engelse *self* als ver verwijderd van de Europese *other* in het Oosten zette zich door op het traject bij het 'Eastern station' van Stuttgart. Waar ook zijn coupégenoot uit het Duitse keizerrijk zou uitstappen die Riley in het licht van zijn Engelse *self* omschreef als afkomstig uit landen 'As far apart as the poles'.⁸⁴

De afstand die Riley vanuit zijn Engelse *self* tussen hem en Europa construeerde leek voor de Nederlandse Bijlard daarentegen een stuk minder aan de orde, wat zich kon verklaren vanuit het gegeven dat Bijlards Nederlandse nationale *self* zich bevindt op het Europese vasteland. Wanneer hij na een treinrit van ongeveer vijf uur vanuit Utrecht in Keulen op de Oriënt Express stapte had Riley er al tweeënhalve dag reizen vanuit Bradford opzitten.⁸⁵ De stap voor Bijlard naar een constructie van een Europese *self* naast die van zijn nationale *self* was dus minder groot dan voor Riley die vanuit zijn Engelse nationale *self* zich geen onderdeel vond van Europa. Het verschil in de significantie van de nationale *self* waarmee Riley en Bijlard de reis met de Oriënt Express navigeerden is dus ook de verklaring waarom er bij de één een overlap in de constructie van collectieve identiteiten leek te bestaan en dit bij de ander niet aan de orde leek te zijn.

⁸³ Afgaande op de beschrijving van zijn archief sloot Riley zich in 1857 aan bij de Methodisten waarnaar hij ook een actief priester werd. Zie: University of Bradford, <https://www.bradford.ac.uk/library/special-collections/collections/joseph-riley-archive/> (geraadpleegd op 22 januari 2023).

⁸⁴ Transcriptie Riley, 15.

⁸⁵ Transcriptie Bijlard, 116; Transcriptie Riley, 5.

CONCLUSIE

Zoals het engagement van de CIWL met de Oriënt Express een discrepantie blootlegde tussen een Europese en West-Europese *self*, is er bij de reizigers ook sprake van een dynamiek in de *self* die zij tijdens hun reis aan de hand van de *other* construeerden. De reisverslagen van Riley en Bijlaard lieten zien dat het uit de trein bekeken landschap en de culturele taferelen op de tussenstations en in dit landschap hen een sterkere nationale collectieve identiteit lieten construeren. De culturele verschillen waarmee ze werden geconfronteerd lieten hen reflecteren op hun nationale *self*. De taalbarrières met het reisgezelschap leidden echter tot een spanning in een enerzijds een sterkere constructie van de nationale *self* en anderzijds juist de noodzaak om via het spreken van een andere taal deze wat meer los te laten. Dat collectieve identiteitsvorming eind negentiende eeuw dynamisch was bleek uit het verschil in hoe dominant die nationale *self* leek voor Bijlaard en Riley. Voor Riley leek zijn nationale identiteit het overheersend criterium te zijn in hoe hij de reis tot zich nam. De *internal demarcation* met de *other* lag voor hem dan ook niet bij Bulgarije en Servië, zoals geconstrueerd door de CIWL, maar al bij Frankrijk en omvatte het gehele Europese continent. Bijlaard nam deze reis ook tot zich vanuit een nationale *self*, maar hij leek met zijn bezoek aan Constantinopel naast deze nationale collectieve identiteit tevens een Europese *self* construeren. Een Europees bewustzijn dat bij Riley juist helemaal niet aan de orde leek. Vanuit zijn Engelse nationale *self* zag hij zich niet als onderdeel van Europa en construeerde hij juist Europa als de *other* die zijn Engelse collectieve identiteit versterkte.

III. CHRISTIE & DEN DOOLAARD

DE ORIËNT EXPRESS ALS VEHIKEL VOOR COLLECTIEVE IDENTITEIT IN LITERAIRE ROMANS

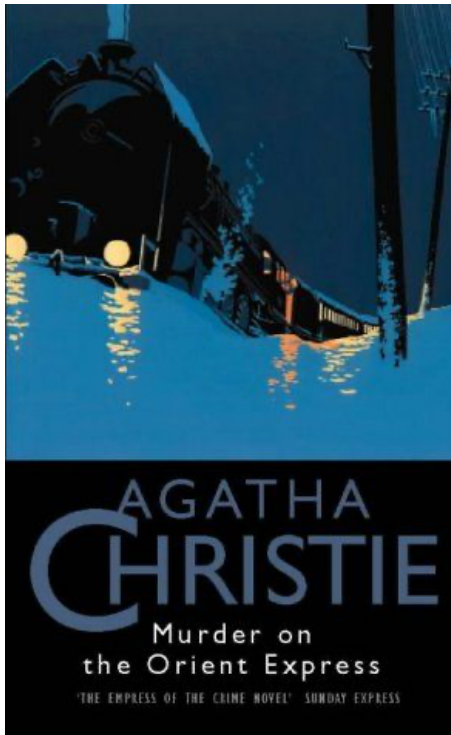
De iconische, bijna mythische, status die de Oriënt Express vandaag de dag heeft verworven komt mede doordat hij de muze vormde voor veel literaire romans die enkele decennia na zijn eerste rit over deze trein zijn geschreven. Agatha Christies *Murder on the Orient Express* uit 1934 is uiteraard het beroemdste voorbeeld waarvan de bekendheid van haar werk meerdere generaties heeft overbrugd. De nadruk op de internationaliteit van het reisgezelschap in de beperkte ruimte van de Oriënt Express, dat het podium werd van een mysterieuze moordzaak, sprak tot de verbeelding en zorgde voor verschillende hernieuwde uitgaven en verfilmingen. In exact hetzelfde jaar bracht de Nederlandse schrijver A. den Doolaard echter ook zijn roman *Oriënt-Express* uit. Hoewel zijn werk in de decennia daarna niet dezelfde (internationale) bekendheid genoot als *Murder on the Orient Express*, was zijn roman onder die desbetreffende Nederlandse lezersgeneratie enorm populair.⁸⁶ Den Doolaards romantische afbeelding van de strijd van de Macedonische nationalist tegen de Ottomanen werd geroemd in de kranten en zijn boek verkocht meermaals uit.⁸⁷

Op hun eigen manier laten Christie en Den Doolaard collectieve identiteitsvorming terugkomen in het plot van hun roman. In dit onderzoek naar de Oriënt Express als een vehikel voor deze identiteitsvorming, richt dit hoofdstuk zich op hoe dit terugkomt in de fictie. Hoe laten Den Doolaard en Christie de Oriënt Express in hun plot terugkomen als vehikel voor collectieve identiteitsvorming?

⁸⁶ De Dobbeleer, "Volslagen onbekend".

⁸⁷ Utrechts Volksblad, 18-10-1940.

AGATHA CHRISTIE, *MURDER ON THE ORIENT EXPRESS* (1934) - DE ORIËNT EXPRESS ALS UNIEKE SMELTKROES VAN NATIONALE COLLECTIEVE IDENTITEITEN



Bron <https://archive.org>

De schrijfster van de bekendste roman over de Oriënt Express heeft deze trein zelf bereisd. Haar ervaringen hebben haar vermoedelijk de inspiratie gegeven voor haar beroemde detectiveroman. In 1928 nam Christie voor het eerst plaats in de ‘trein van haar dromen’.⁸⁸ In de trein ontmoette ze mensen van verschillende nationaliteiten zoals een ‘American missionary lady, a Dutch engineer, and a couple of Turkish ladies’.⁸⁹ Zoals dit ook naar voren kwam in de reisverslagen van Bijlard en Riley leek voor Christie de nationale *self* een belangrijk criterium te zijn in hoe zij de reis tot zich nam.⁹⁰ In

het plot van *Murder on the Orient Express* is de Oriënt Express het podium waar zich een spanning voordoet tussen deze nationale demarcaties enerzijds en kosmopolitisch denken anderzijds.

Vermoedelijk vanuit haar eigen ervaring tijdens haar reis zijn de nationale demarcaties tussen de veertien reizigers, die de hoofdpersoon Hercule Poirot aan boord vergezellen, een belangrijk element in het plot. De *self* van de personages worden bijna volledig teruggebracht naar hun nationale achtergrond, waarin de verschillen tussen deze nationaliteiten op stereotyperende wijze worden uitvergroot. Zo bevinden zich aan boord van de Simplon-Oriënt Express onder andere een ‘large American’, een ‘swarty Italian’ en een ‘spare neat Englishman’.⁹¹ De meeste reizigers

⁸⁸ Agatha Christie, *Agatha Christie: An Autobiography* (editie 2010, eerste publicatie New York 1977) 613.

⁸⁹ Ibidem, 616.

⁹⁰ Ibidem, 722.

⁹¹ Christie, *Murder on the Orient Express*, 54, 55.

spreken over elkaar en verhouden zich vervolgens tot elkaar op basis van die stereotyperende nationaliteit. Gedurende het plot wordt het overgrote deel van de reizigers namelijk niet met hun naam aangeduid, maar met hun nationaliteit als 'the Russian' en 'the Swedish girl'. Op deze wijze worden die nationale demarcaties het geraamte van Poirots onderzoek naar de moordenaar van Amerikaanse medereiziger Ratchett.

Door de personages op stereotyperende wijze terug te brengen naar hun nationale afkomst speelt Christie namelijk met de verwachtingen van de lezer dat de nationaliteit van de reizigers leidend gaat zijn in het oplossen van de moord op Ratchett. In het plot wordt deze verwachting aangewakkerd door CIWL-medewerker M. Bouc en de Griekse dokter Constantine. In hun ondersteuning van Poirot bij het oplossen van de moordzaak, laten zij hun verdenkingen van de moordenaar leiden door deze nationale stereotypingen. Zo zou een 'honourable, slightly stupid, upright' Engelsman nooit in staat zijn geweest om iemand maar liefst twaalf messteken te geven: 'the English don't stab' zo redeneert M. Bouc.⁹² Het zou eerder de Italiaan zijn want 'an Italian's weapon is the knife, and he stabs not once but several times'.⁹³ Met de verklaringen van M. Bouc en Constantine gestoeld op nationale achtergrond worden de verwachtingen van de lezer zodoende gestuurd.

Hoewel de verschillen in nationaliteiten van de reizigers een belangrijk element zijn in het ontvouwen van het plot, wijst de oplossing van de moord aan het einde van het verhaal echter op een onderliggend kosmopolitisch ideaal waarin die nationale demarcaties worden overstegen. Zo bleek dat er niet één reiziger de moord op zijn of haar geweten had, maar dat twaalf van de passagiers allemaal een aandeel hadden in het uit de wegruimen van Ratchett – eigenlijk Lanfranco Casseti, moordenaar van Daisy Armstrong. Als twaalfkoppige jury in het proces van deze moordzaak bedachten deze passagiers in New York, waar de berechting zich voltrok, een

⁹² Ibidem, 215.

⁹³ Ibidem, 178.

gedetailleerd plan toen bleek dat Ratchett de door hen opgelegde doodstraf zou gaan ontlopen.⁹⁴ Ondanks hun nationale verschillen verenigden zij zich dus op de Oriënt Express om hun gezamenlijke doel in het vermoorden van Ratchett te bereiken: het plan kon enkel lukken wanneer elk van hen een bijdrage leverde.

Op basis van die oplossing lijkt het plot dan ook een kritiek op het denken in nationale demarcaties te bevatten, wat terugkomt in de kosmopolitische 'self' van detective Poirot. Het zijn namelijk niet M. Bouc en dr. Constantine die de oplossing van de moordzaak hebben, maar Hercule Poirot die in tegenstelling tot de eerste twee zich niet laat leiden door nationale stereotypen. Wanneer een medereiziger Poirot vraagt of hij bij de 'league of Nations' hoort, geeft hij dan ook aan zich niet in het netwerk van nationale kaders te willen begeven: 'I belong to the world madam.' Zijn kosmopolitische 'self' laat hem vervolgens over de nationale demarcaties heen kijken en laat hem inzien dat de oplossing van de moord hem in een groter, overkoepelend plan zit.

Wat is dan de rol van de Oriënt Express in dit plot? Vanuit het gegeven dat het plot zich vrijwel volledig afspeelt op de trein, kan de Oriënt Express zodoende worden gezien als het podium waar dit kosmopolitische ideaal zich op ontvouwt. Op deze wijze functioneert de trein als een unieke ruimte waarin er voor één keer de normaliter sterke demarcaties tussen de nationale *self* en *other* kunnen worden overstegen. Zo benadrukt Poirot meerdere keren op romantische wijze dat onder het dak van deze intercontinentale trein mensen 'of (...) all nationalities, of all ages' voor enkele dagen worden verenigd. Een samenkomst van een bont gezelschap dat zich bijna nergens ander zou voordoen dan op deze trein. Dat de uniekheid van de kosmopolitische situatie aan boord van de Oriënt Express wordt benadrukt, bevestigt dus tegelijkertijd dat nationale demarcaties tussen de *self* en de *other* voor de meeste personages dus wel de norm zijn.

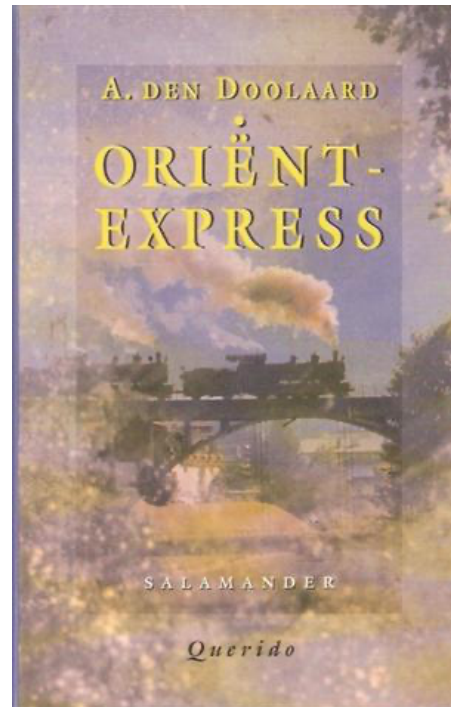
⁹⁴ Ibidem, 400

Dit legt tegelijkertijd dus ook de rol van de fictie bloot. In hoofdstuk twee is namelijk uiteengezet dat Riley en Bijlard via de treinruimte juist hun nationale collectieve identiteit construeerde, evenals dit vermoedelijk ook voor Christie het geval was. In *Murder on the Orient Express* wordt de Oriënt Express juist op romantische wijze geïncorporeerd als een unieke smeltkroes waarin deze nationale demarcaties vervagen.

DE ORIËNT EXPRESS ALS VEHIKEL VOOR DE MACEDONISCHE NATIONALE 'SELF', *ORIËNT-EXPRESS, A. DEN DOOLAARD (1934)*

In tegenstelling tot Christie heeft Den Doolaard vermoedelijk nooit plaats genomen in de Oriënt Express. Het is daarentegen zijn affiniteit met Macedonië, die hij tijdens zijn omzwervingen in Joegoslavisch⁹⁵ en Bulgaars Macedonië begin jaren dertig heeft ontwikkeld, dat hem de inspiratie voor zijn roman gaf.⁹⁶

In het plot van Den Doolaard is de Oriënt Express een belangrijk vehikel in het geloof in een Macedonische nationale *self* van de hoofdpersonen die zij construeren ten opzichte van Europa als de *other*. Dit komt naar voren in hoe de trein is verw



Bron www.adendoolaard.nl

hoofdpersoon Milja Drangov tot een Macedonische onafhankelijkheidsstrijdster ('*comitadji*'). Niet in de strijd tegen de Ottomanen zoals in de tijd van haar vader en

⁹⁵ Zie Dobbeleer, "Volslagen Onbekend", 38: dit deel werd, op bevel van Belgrado (hoofdstad van Servië en Joegoslavië), toen 'Zuid-Servië' genoemd, zo ontleent Dobbeleer aan Detrez. Den Doolaard kiest er vanuit zijn perspectief van de Macedonische nationalist voor om het in *Oriënt-Express* 'Macedonië' te noemen, wat daar vermoedelijk aanstootgevend was.

⁹⁶ Ibidem.

ooms maar in de Servische en Bulgaarse overheersing. Ze treedt met haar aansluiting bij de VMRO in de voetsporen van haar overleden vader Damien Drangov. Hij was VMRO-opperbevelhebber (*'voivoda'*) tijdens de Macedonische boerenopstand van 1903.

De kern van de Oriënt Express als rode draad in Milja's strijd voor een Macedonische natie zit hem allereerst in dat de trein in het plot symbool staat voor Europa, een zaadje dat in Milja's jeugd wordt geplant. Milja's oom Kosta - die met het overlijden van Damien de enige overgebleven broer uit de nationalistische Drangov familie is – ziet de Oriënt Express als een trein van 'hooge Europeanen'.⁹⁷ Zijn erf grenst aan het spoor en hij ziet zodoende deze trein één keer per dag langskomen. Tijdens haar opgroeien kijkt Milja daarom meerdere keren samen met Kosta vanaf zijn erf toe hoe deze trein der 'hooge Europeanen' door hun Macedonische land raast.⁹⁸

Vanuit deze symbolische betekenis van de Oriënt Express als Europa wordt het van buitenaf bekijken van de trein een metaforische verbeelding van de interne demarcatie tussen de Macedonische nationale *self* en de Europese *other*. Met het toekijken naar de voorbijrijdende Oriënt Express versterkt Kosta voor zichzelf en kleine Milja een nationale *self* door zich van deze Europese trein te distantiëren. Zowel via zijn woorden die hij met het voorbij rijden tegen zichzelf uitspreekt – 'Daar rijdt geld, Kosta, daar rijdt macht, maar daar rijdt geen geluk'⁹⁹ – als ook op letterlijke wijze omdat zij aan het spoor van buitenaf toekijken. Dat het plot is geschreven vanuit het perspectief van deze nationalistische Macedonische boerenfamilie maakt dat de hoofdpersonen zodoende via de Oriënt Express deze interne demarcatie kunnen vormen die hun nationale *self* versterkt.

Het voorbijrazen van de Oriënt Express langs het erf van de familie Drangov wordt vervolgens ook een metafoor voor de rol van Europa als een *other* die niet meer

⁹⁷ Den Doolaard, *Oriënt-Express*, 127.

⁹⁸ Utrechts volkblad: sociaaldemocratisch dagblad, 18-10-1940.

⁹⁹ Den Doolaard, *Oriënt-Express*, 127.

naar de Macedonische nationalisten omkijkt. Een kijk op Europa die sterker onderdeel wordt van Milja's leven wanneer ze meer betrokken raakt bij de VMRO. In de eerste fase van de Macedonische onafhankelijkheidsstrijd, zoals de Ilinden opstand van 1903 waar haar vader en ooms in mee vochten, konden de Macedonische nationalistes nog rekenen op bekommring vanuit Europa omdat het toen ging om de Ottomaanse overheersing. Sinds Macedonië was 'bevrijd van de onuitsprekelijke Turken' en het onderdeel was geworden van Servië, Griekenland en Bulgarije, waren de nationalistes in Europese ogen slechts 'lastige rebellen'.¹⁰⁰ In haar ontwikkeling naar fervent strijder voor een nationale Macedonische *self* in de tijd van de Servische en Bulgaarse overheersing ziet Milja steeds meer in dat Europa blind is voor de onderdrukking die zij in Macedonië nog altijd ondergaan. Het voorbijrazen van de Oriënt Express langs het erf van de Macedonische boeren lijkt zodoende op metaforische wijze ook de onverschilligheid van Europa te verbeelden.

Met Milja's groei in de VMRO verandert de rol van de Oriënt Express van enkel een metaforische rol naar een fysiek instrument in dienst van het construeren van haar nationale identiteit. In haar levensfase als actief VMRO-lid komt ze tot het besef dat de deze Europa wel nodig heeft om die Macedonische natie te bereiken. Het gevolg is een spanning tussen de nationale Macedonische *self* en Europese *other* die ook wordt vertolkt in de rol van de Oriënt Express. Wanneer Milja actief een bijdrage gaat leveren aan de onafhankelijkheidsstrijd - 'Ik wil alles doen, voor Macedonië en voor de Organisatie; maar niet later, nu, dadelijk!' – maakt ze meerdere keren gebruik van de Oriënt Express om boodschappen uit te wisselen met de *comitadji's* in Bulgarije. Hoewel ze dus gebruik maakt van die Europese treindienst versterkt Milja tegelijkertijd de *internal demarcation* tussen haar Macedonische nationale *self* ten opzichte van de Europese *other* via hetgeen zij uit het raam waarneemt. Wanneer Milja bij Nis een vrouw 'met een mand op haar rug blootsvoets over de siepelende kluiten van een zwarte akker zag sjouwen' is ze zich, medelevend vanuit haar achtergrond als

¹⁰⁰ Den Doolaard, *Oriënt-Express*, 268.

Macedonische boerendochter, bewust over de absurditeit van de situatie: 'Want zij zat hier door niets te doen, op zachte kussens, met enkel naar buiten te kijken, evenveel geld uit te geven als die vrouw nodig had om een week van te leven met man en kinderen.'¹⁰¹ Milja creëert met het naar buiten kijken dus de scheiding tussen de nationale Macedonische *self* en de Europese *other*. Haar gedachten van ongemak en schaamte bij het zien van de werkende vrouw, waren iets waar 'alle anderen blijkbaar geen last van hadden'. Hiermee zet zij zich, als bewuste Macedoniër apart van de, in haar ogen, Europese medereizigers. Deze dronken slechts 'cognac voor en pruimenjenever na' en waren blind voor de sociale ongelijkheid: 'Wat waren de boeren voor hen? Bewegende stukken van het landschap, anders niet.'¹⁰² Merk hier de dynamiek in collectieve identiteitsvorming via de Oriënt Express op. Milja bekijkt in dit fictieve verhaal hetzelfde traject bij Nis als de CIWL. Waar de vorige actor de mensen op het platteland echter construeerden als de *other* waarmee zij hun West-Europese *self* construeerde, schaart Milja zich in het plot vanuit Macedonische nationale *self* juist onder die boeren en ziet ze de deze Europese medereizigers juist als de *other*.

In de laatste fase van Milja's leven als fervent nationalist, die slechts enkele decennia heeft geduurd, wordt de Oriënt Express als fysiek instrument uiteindelijk de sleutel waarmee zij met de *comitadji's* de Macedonische natie zou kunnen bereiken. Om steun te krijgen in hun strijd moeten ze Europa 'wakker schudden', zodat deze zich weer om Macedonië zou gaan bekommeren. Vanuit de symbolische betekenis van de Oriënt Express als Europa is het opblazen van de trein zodoende de laatste functie van de trein in het plot. Hoewel Milja zelf niet in staat blijkt om deze trein achter het erf van haar oom Kosta ter ontploffing te brengen, ze zou hem hiermee in gevaar brengen, is de ontploffing van de Oriënt Express enkele tijd later hetgeen wat een einde maakt aan haar leven. Ze zat namelijk in die trein om Kosta te bezoeken. De rode

¹⁰¹ Den Doolaard, *Oriënt-Express*, 249.

¹⁰² Ibidem.

draad van de Oriënt Express door Milja's leven eindigt waar hij begon: langs het spoor achter oom Kosta's erf. Waar ze in haar jeugd met hem stond naar de trein stond te kijken, daar wordt ze ook door hem begraven.

In het plot van Den Doolaard is de Oriënt Express dus zowel op metaforische en daaruit voortvloeiend ook fysieke wijze een vehikel aan de hand waarvan Milja een nationale Macedonische *self* ten opzichte van een Europese *other* kan vormen. Wat in het plot tot uiting komt in hoe de Oriënt Express als een rode draad door haar leven als *comitadji* zit verweven.

CONCLUSIE

Aan de hand van enkele populaire literaire romans over de Oriënt Express keek dit hoofdstuk naar hoe zijn rol als vehikel voor collectieve identiteitsvorming zich vertaalde naar de fictie. In het plot van *Murder on the Orient Express* van Agatha Christie voerden demarcaties tussen de nationale *self* en de nationale *other* de boventoon in het ontvouwen van het plot. Vermoedelijk vanuit Christies eigen ervaringen uit haar reis op de Oriënt Express waren nationaliteiten voor de meeste reizigers het belangrijkste criterium in hoe zij zich tot elkaar verhielden. In de het oplossen van de moord op medereiziger Ratchett is het echter de kosmopolitische Hercule Poirot die een samenwerkingsverband tussen de ogenschijnlijk zo verschillende reizigers blootlegt. De Oriënt Express komt zodoende op geromantiseerde wijze naar voren in het plot als een unieke smeltkroes waarin de mogelijkheid ontstaat om juist buiten de nationale *self* te denken, een plek waar de normaliter sterke nationale demarcaties kunnen vervagen. In de *Oriënt-Express* van A den Doolaard speelt de trein juist een directe rol in het construeren van een collectieve nationale identiteit. De Oriënt Express functioneert in zijn plot als een vehikel waarmee protagonist Milja Drangov haar Macedonische nationale *self* kon construeren aan de hand van de *internal demarcation* van Europa als de *other*. Een vehikel dat als rode draad zit verweven in haar ontwikkeling van boerendochter naar Macedonische nationalist. In haar jeugd wordt het zaadje geplant van de symbolische, metaforische

betekenis van de Oriënt Express als de Europese *other* aan de hand waarvan Milja haar Macedonische *self* kon vormen. Vanuit deze symbolische betekenis als Europa kreeg de Oriënt Express in Milja's levensfase bij de VMRO vervolgens een fysieke betekenis in haar strijd voor een Macedonische natie. Milja's verhouding ten opzichte van de trein verandert van buitenaf naar de trein kijken naar van binnenuit kijken en de trein krijgt een sleutelrol in het werk van de *comitadji's* waardoor Milja uiteindelijk met de Oriënt Express ten onder gaat.

IV. CONCLUSIE

Dit onderzoek trachtte de historische betekenis van de Oriënt Express-treindienst beter te doorgronden door deze aan de hand van het mechanisme van de *self/other*-dichotomie te contextualiseren in de eind negentiende en begin twintigste eeuwse bloei van verschillende collectieve identiteiten op het Europese continent. In het onderzoek over de historische betekenis van de Oriënt Express schuilde vooral een ‘Oriëntalistische’ invalshoek, waarin de treindienst vooral van belang leek om de Europeaan te vervoeren naar de attractie van de mysterieuze ‘Oriënt’ in Constantinopel. Via de *self/other*-dichotomie kon de nadruk echter komen te liggen op de betekenis van de Oriënt Express voor de *self*, die onlosmakelijk verbonden was aan de constructie van de *other*, die bij de Oriënt Express zo sterk naar voren komt. Via de dynamische benadering van dit mechanisme, de *internal demarcations*, is er onderzocht hoe verschillende actoren die verbonden waren aan de treindienst hun collectieve identiteit konden construeren via hun engagement met de Oriënt Express. Hiermee kon de betekenis van de treindienst los worden gekoppeld van de ‘Oriënt’ in Constantinopel. Centraal stond zodoende de vraag hoe in een tijd waarin er verschillende collectieve identiteiten bloeiden de Oriënt Express als een cultureel vehikel functioneerde waarmee de CIWL, de reizigers en literaire romanschrijvers zichzelf in deze dynamiek van vormende collectieve identiteiten konden positioneren.

De dynamiek uitte zich in de discrepantie in de *self* die de CIWL construeerde in haar media. Nagelmackers’ spoorwegmaatschappij construeerde eerst een ogenschijnlijke Europese collectieve identiteit. De CIWL bedde de Oriënt Express in in haar ‘model of the external world’ waarin er een duidelijke constructie van een Europese *self* aan de hand van een *other* in Constantinopel zichtbaar was. Zowel op visuele als materiële wijze bepakte de CIWL de reizigers met het beeld dat zij een reis maakten door één grenzeloos Europa waarbij ze de poort naar de *other* bij

Constantinopel bereikten. De verbeelding van één Europese *self* aangrenzend aan de Oriëntaalse *other* uit de posters werd via de uitzonderlijke organisatie van de grenscontroles en het eindstation Srikeci ook vertaald naar de realiteit. Het concept van de *internal demarcations* legde in de routebeschrijving echter bloot dat er voor de CIWL wel degelijk een grens liep door dit ogenschijnlijk grenzeloos Europa: de grens met de *other* deed zich niet pas bij Constantinopel voor, maar al op het Europese continent bij Servië. De CIWL construeerde dus ook een West-Europese collectieve identiteit ten opzichte van een Oost-Europese *other* door de Balkanregio op de route te construeren als een tussenregio tussen West-Europa en de *other* in Constantinopel.

Eenzelfde dynamiek in collectieve identiteitsvorming kwam ook naar voren in hoofdstuk twee waarin de reizigers Riley en Bijlard engageerden met de Oriënt Express door hiermee te reizen. Zij leken aan de hand van het uitzicht op het landschap en de taferelen op de tussenstations voornamelijk een nationale *self* te kunnen construeren. Niet alleen versterkte deze reis met de Oriënt Express de constructie van hun nationale *self*, het vormde andersom ook een belangrijk criterium in hoe zij de reis tot zich namen. Maar ook hier was er geen sprake van een eenduidigheid. Het contact met de internationale medereizigers in de coupé en de taalbarrières zorgde er namelijk voor dat deze nationale *self* ook af en toe onder druk kwam te staan. De dynamiek in collectieve identiteitsvorming uitte zich daarnaast in het verschil tussen hen. In tegenstelling tot Riley leek Bijlard naast zijn nationale *self* ook een Europese *self* te construeren met zijn aankomst in Constantinopel. Vanuit zijn Engelse nationale *self* lag de grens met de *other* voor Riley namelijk niet pas bij Constantinopel, maar construeerde hij juist een *internal demarcation* met Europa tijdens het doorkruisen van Frankrijk. Dit verschil tussen Riley en Bijlard zou te verklaren kunnen zijn vanuit de significantie van de Engelse nationale *self* voor Riley die hem ver verwijderd liet voelen van Europa.

In het laatste hoofdstuk werd er gekeken naar hoe literaire romanschrijvers Agatha Christie en A. den Doollaart de Oriënt Express als vehikel voor collectieve identiteitsvorming lieten terugkomen in hun fictie. In *Murder on the Oriënt Express*

werd de trein door Christie op romantische wijze verbeeld als een unieke smeltkroes van verschillende nationale identiteiten. De demarcatie tussen de nationale *self* en nationale *other* was significant in het ontvouwen van het plot, vermoedelijk ontleend vanuit Christies eigen ervaring tijdens haar reis. Waar hoofdstuk 2 van dit onderzoek liet zien dat de treinreis voor de reizigers juist de nationale collectieve identiteiten leek te versterken, werd de treindienst in het plot van Christie juist een vehikel waarmee die begrenzing tussen nationale identiteiten kon vervagen. Christie vertaalde dit in haar plot boek via het kosmopolitische samenwerkingsplan van het bonte reisgezelschap dat zich op de Oriënt Express verenigde in het vermoorden van Ratchett. Bovendien werd het kosmopolitische ideaal versterkt via de identiteit van meesterbrein Poirot als wereldburger die wegens zijn kosmopolitische blik in staat is de moord op te lossen. In het plot van A. den Doollaards *Oriënt-Express* was de treindienst een vehikel in dienst van de constructie van een Macedonische nationale collectieve identiteit. De Oriënt Express werd in de jonge jaren van Milja Drangov een symbool voor Europa. Wanneer Milja en Kosta toekeken hoe dit symbool van Europa voorbij hun boerderij reed, werd er op metaforische wijze de *internal demarcation* van Europa als de *other* gevormd aan de hand waarvan zij hun Macedonische *self* konden construeren. De symbolische betekenis van de Oriënt Express als Europa zorgt ervoor dat de Oriënt Express, wanneer Milja een volwaardig VMRO-lid is geworden, ook een fysieke betekenis kreeg. Milja zette samen met de *comitadji's* de trein direct in als instrument waarmee zij dichterbij hun Macedonische natie konden komen.

Door het engagement tussen bovenstaande actoren en de Oriënt Express te analyseren werd de prevalerende opvatting van de Oriënt Express in de literatuur als een trein waarmee de 'Oriëntaalse' *other* in Constantinopel bezocht kon worden, verschoven naar de treindienst als van belang voor de *self*. Dit onderzoek heeft zodoende laten zien dat de betekenis van deze trein een stuk verder ging dan enkel die van een vervoersmiddel naar de 'Oriënt', maar dat het een cultureel vehikel was die tijdgenoten staat stelde hun eigen positie te bepalen in die dynamiek van verschillende collectieve identiteiten op het Europese continent. Dit onderzoek heeft

zich echter moeten limiteren tot collectieve identiteitsvorming bij actoren uit het westelijke deel van het Europese continent. De betekenis van de Oriënt Express-treindienst zou verder uitgebouwd kunnen worden door deze met een postkoloniale invalshoek te bekijken. In vervolgonderzoek zou dan het engagement tussen de Oriënt Express-dienst en actoren uit het Ottomaanse rijk of uit het oostelijke deel van Europa centraal kunnen staan. Het transcript van het verslag van Riley's tolk Torcom zou een goede bron voor dergelijk onderzoek kunnen vormen. Hierin reflecteert hij op zijn ontmoeting met Riley. Met de postkoloniale invalshoek krijgt dan ook de partij aan de andere kant van het transcontinentale traject een stem en kan de Oriëntalistische focus in het historische begrip over deze treindienst nog meer verlegd worden.

BIBLIOGRAFIE

LITERATUUR

- Anscombe, F., 'Islam and the Age of Ottoman Reform', *Past & Present* 208:1 (2010) 159-189.
- Basch, S. en Roland Vandeputte e.a., *De Orient-Express: reis naar Constantinopel* (Gent/Antwerpen 1997).
- Boer den, A., 'Feasting and Fasting on the Orient Express' in: Sharon Hudgins (red.) *Food on the Move: Dining on the Legendary Railway Journeys of the World* (Londen 2019) 45-72.
- Boer den, P., 'Essay 1: Europe to 1914: the making of an idea' in: Kevin Wilson en Jan van der Dussen (reds.) *The history of the idea of Europe* (Londen/New York 1993) 13-82.
- Booth, M., 'Introduction' in: ibidem (red.), *Harem Histories: Envisioning Places and Living Spaces* (Durham 2010) 1-22.
- Buzard, J., *The beaten track: European tourism, literature, and the ways to culture, (1800-1918)* (New York 1993).
- Cars des, J., en Jean-Paul Caracalla, *The Orient Express: A Century of Railway Adventures*, trans. George Behrend (Londen 1988).
- Caracalla, J., 'De eerste internationale trein rijdt naar Constantinopel', in: Sophie Bosch en Roland Vandeputte e.a. (reds.) *De Orient-Express: reis naar Constantinopel* (Gent/Antwerpen 1997) 123-140.
- Cemil Schick, I., 'Self and Other, Here and There. Travel writing and the construction of identity and place' in: Bekim Agai, Olcay Akyildiz en Caspar Hillbrand (reds.) *Venturing Beyond Borders: Reflections on Genre, Function and Boundaries in Middle Eastern Travel Writing* (Baden-Baden 2013) 13-27 doi:[10.5771/9783956507076-11](https://doi.org/10.5771/9783956507076-11).

- Cookridge, E.H., *Orient Express: The Life and Times of the World's Most Famous Train* (Londen 1978).
- Delacroix, J., en François Nielsen, 'The Beloved Myth: Protestantism and the Rise of Industrial Capitalism in Nineteenth-Century Europe', *Social Forces* 80:2 (2001) 509-553.
- Delanty, G., 'Self, other and world: Discourses of nationalism and cosmopolitanism', *Cultural Values* 3:3 (1999) 365-375.
- Delanty, G., 'The Frontier and Identities of Exclusion in European History', *History of European Ideas* 22:2 (1996) 93-103.
- Dobbeleer de, M., "Volslagen onbekend" Over de onderlinge complementariteit van Den Doolaard- en Macedoniëbeelden', *Spiegel der Letteren* 56:1 (2014) 27-50 doi: 10.2143/SDL.56.1.3011360.
- Eckert, K., 'Hercule Poirot and the Tricky Performers of Stereotypes in Agatha Christie's *Murder on the Orient Express*', *Text Matters* 11 (2021) 187-203 doi: 10.18778/2083-2931.11.13.
- El Gammal, B., *l'Orient Express: Du voyage extraordinaire aux illusions perdues* (dissertatie, Parijs 2016).
- El Gammal, B., 'D'une guerre à l'autre: l'orient-express, témoin, victime, enjeu et instrument des conflits européens (1883-1945)', *Guerres mondiales et conflits contemporains* 265 (2017) 133-149.
- Erkan, J., 'Railway Heritage of Istanbul and the Maramay Project', *International Journal of Architectural Heritage* 6:1 (2012) 86-99.
- Eskin, R., *The Poster: Art, Advertising, Design, and Collecting 1860s-1900s* (Dartmouth 2014).
- Güzelci, H., Orkan Zeynel Güzelci en Ali Kemal Terlemez, 'Sirkeci and Haydarpaşa Railway Stations: Isolated Landmarks of İstanbul', *SPACE International Conference 2019 on Architectural History and Theory* (2019) 63-71.

- Heller, A., 'Europe: An Epilogue?' in: Brian Nelson, David Roberts en Walter Veit (reds.) *The Idea of Europe. Problems of National and Transnational Identity* (New York/Oxford 1992) 12-25.
- Herringer, C., 'Catholicism and anti-Catholicism', 2019 doi: 10.1093/OBO/9780199799558-0102.
- Hirschkind, C., 'Egypt at the Exhibition': Reflections on the Optics of Colonialism, *Critique of Anthropology* 11:3 (1991) 211-302.
- Leerssen, J., *Spiegelpaleis Europa. Europese cultuur als mythe en beeldvorming* (derde druk, Nijmegen 2015).
- Leerssen, J., 'The Rethoric of a National Character', *Poetics Today* 21:2 (2000) 267-292.
- Lin, S., 'Image and Nation': The Russian Exotic in 19th Century French Travel Narratives', *Dialectical Anthropology* 27 (2003) 121-139
<https://doi.org/10.1023/B:DIAL.0000007321.78593.da>.
- Lowenthal, D., "European Identity": An Emerging Concept', *Australian Journal of Politics and History* 46:3 (2000) 314-321.
- Macmaster, N., en Toni Lewis, 'Orientalism: From Unveiling to Hyperveiling', *Journal of European Studies* 28:1 (1998) 121-135.
- McDaniel, M., 'Re-Presenting the Harem: Orientalist Female Artists and the 19th Century Ottoman Empire' (honors thesis 2014).
- Timothy Mitchell, *Colonising Egypt* (Berkeley 1991).
- Maria Todorova, *Imagining the Balkans* (Oxford 1997).
- Maria Todorova, 'The Balkans: From Discovery to Invention', *Slavic Review* 53:2 (1994) 453-482 DOI: <https://doi.org/10.2307/2501301>.
- Said, E., *Orientalism* (vierde druk, Londen 1995).
- Santvoort van, L., Jan De Maeyer en Tom Verschaffel, *Sources of Regionalism in the Nineteenth Century: Architecture Art and Literature* (Leuven 2008).
- Seixas, X., en Eric Storm (reds.), *Regionalism and Modern Europe: Identity Construction and Movements from 1890 to the present day* (Londen/New York 2019).

Servantie, A., 'Droom niet langer van Istanbul: ga erheen!' De reiziger op de Oriënt Express in: Sophie Bosch en Roland Vandeputte e.a. (reds.) *De Orient-Express: reis naar Constantinopel* (Gent/Antwerpen 1997).

Stråth, B., (red.), *Europa and the Other and Europa as the Other* (vierde druk, 2010 Brussel).

NIET-ACADEMISCHE PUBLICATIES

Boer den, A., 'Paper Trails to the East. Posters and brochures for the Oriënt Express 1888-1988', Retours June-July 2014.

Guillaume, P., *Oriënt Express: the Story of a Legend* (Suffolk 2018).

Den Doolaard, A., *Ogen op de rug. Terugkijkend naar boeken en tijdgenoten* (1971)

WEBSITES EN DIGITALE NASLAGWERKEN

<https://archive.org/>

<https://www.arjandenboer.nl/>

<https://www.dbnl.org/>

<https://www.delpher.nl/>

<https://gallica.bnf.fr/>

<https://imagologica.eu/>

<https://www.litcharts.com/>

<https://www.nationalgeographic.co.uk/>

<https://www.orient-express.com/>

<https://www.wagons-lits-diffusion.com/>

PRIMAIRE BRONNEN

DIGITALE BRONNEN

Edmund About, *L'Orient-Express* (druk van Parijs 2007).

Agatha Christie, *Murder on the Oriënt Express. A Hercule Poirot Mystery* (1934, versie 1960).

A. den Doollaard, *Oriënt-Express* (1934).

J.B. Priestly Library, University of Bradford

Special Collections

(GB 0532 RIJ) Joseph Riley Archive, 1889-1910, digitaal transcript van Joseph Riley's manuscript "Notes of journey from Bradford to Constantinople by the Orient Express from Paris by way of Vienna-Belgrade-Sophia-Philipopulo-Adrianople &c. and from there to Smyrna by way of Dardanelles and the Greek Archipelago and with a visit to Ephesus and the district of the 7 Churches, returning by way of Chio to the Pireas and Athens and a visit to Corinth ancient and modern Patras, to Corfu and Brindisi by sea, thence by rail to Naples, Rome, Milan, Switzerland, Basle to Calais and from there by sea to Dover, from thence to London and back to Bradford" door J.L. Riley (Baildon 2007).

Streekarchief Gooi en Vechtstreek te Hilversum

(SAGV010) Archief Familie Bijlard / De Wit, 1774-1944, digitaal transcript van inv.nr. 135-136, 'Verslag van een reis naar Constan@noppel door T.H.H. Bijlard', 190[8?] in Meyltje van Aalst, 'Op bezoek bij de "Zieke Man". Het verslag van een reis naar het Midden-Oosten in 1908' HHT-EP 2005/3.

BnF Gallica

Institut français d'études byzantines, 2019-97080, 'Paris-Constantinople Brousse par l'Orient-express : itinéraire de la compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens : itinéraire de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens', 1887 [ark:/12148/bpt6k32139041](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:fr:bf:12148-bpt6k32139041)

Dienstanweisung über die Ausführung des Oriënt-Express-Züge/Ordre de service relatif aux Trains Express d'Orient (Strasbourg 1892) 32-36.