

La Storia moderna viaggia sui binari

Il saggio. In libreria un curioso e ben documentato saggio della giornalista francese Sophie Dubois-Collet. La regina Vittoria, Lenin, Hitler, Churchill sono solo alcuni dei personaggi che hanno "preso il treno"

ANDREA GIARDINA

Quando, con l'inizio dell'Ottocento, le linee ferroviarie hanno iniziato a coprire le superfici del pianeta, abbiamo smesso di essere quello che eravamo. I luoghi si sono avvicinati, il paesaggio rurale e urbano è stato radicalmente modificato. La nostra percezione dello spazio è mutata. Ma se è ormai comunemente accettato che la rivoluzione dei trasporti abbia costruito il presente e dunque abbia fatto la storia, non è altrettanto immediata la percezione di quanta storia "abbia preso il treno", ovvero di quanti "uomini illustri" - sovrani, presidenti, scrittori, cineasti - abbiano fatto del treno qualcosa che va ben oltre il semplice mezzo di trasporto.

Questa irresistibile attrazione è ora al centro di un libro curioso, leggero e documentato, scritto dalla giornalista francese Sophie Dubois-Collet (add editore), che possiamo leggere nella traduzione di Enrico Pandiani. Il volume è una densa raccolta di episodi che tracciano la storia degli ultimi due secoli, seguendo il percorso (è proprio il caso di dirlo!) dei binari ferroviari. Le scoperte non si contano.

I primi passi

Ad iniziare dai primi passi della ferrovia, che non sono stati facili. I treni, quando sono ancora trainati da cavalli e vengono usati per trasportare carbone, suscitano infatti meraviglia e, soprattutto, perplessità. Dubbi che spingono, nel 1837, il re di Francia Luigi Filippo ad evitare di inaugurare la prima linea ferroviaria transalpina. Preferisce inviare la moglie, Maria Amalia di Borbone, provocando le prevedibili ironie dei britannici che da anni trasportano i passeggeri sui loro treni, compresa la regina Vittoria. La cui vita, del resto, sta racchiusa tra due treni, da quello su cui nel 1842 fa il primo dei suoi innumerevoli viaggi a quello su cui si svolge il suo funerale, dalla stazione di Paddington a Windsor, nel 1901.

Anche Winston Churchill si fece organizzare esequie ferroviarie nel gennaio del 1965. Per raggiungere il cimitero di Bladon, la località vicino ad Oxford dove era nato nel 1874, lasciò detto di organizzare un convoglio che partisse dalla Waterloo Station. Perché questa scelta? Qualcuno dice per costringere De Gaulle a camminare a capo scoperto nella stazione che ha il nome di una delle più grandi vittorie britanniche sulla Francia; altri invece optano per un più serio omaggio a Napoleone.

A un treno è particolarmente legato Adolf Hitler. È il convoglio speciale che si fa costruire nel 1937, con carrozze in acciaio e arredi interni improntati alla massima austerità, fatta eccezione per la stanza da bagno realizzata in marmo con rubinetti placcati in oro. Il treno ha due nomi: prima "Amerika" e poi, a guerra in corso, "Führer-sonderzug Brandenburg "e Hitler lo utilizza così frequentemente che il convoglio finisce più volte tra gli obiettivi dei britannici, anche se i suoi percorsi sono tanto imprevedibili da rendere impossibile l'impresa. Dopo il suicidio di Hitler, la carrozza salone viene recuperata dalle SS che la bruciano per evitare che finisca nelle mani degli alleati. E, a dimostrazione della multiforme capacità di adattamento dei treni, il convoglio diventerà il mezzo su cui viaggerà Willy Brandt, cancelliere della Germania federale, dal 1969 al 1974.

C'è una data in cui un treno ha davvero cambiato il corso degli eventi mondiali. Il 9 aprile 1917, scoppiata la rivoluzione in Russia, i bolscevichi in esilio rientrano a Pietroburgo partendo dalla stazione di Zurigo. Il viaggio è organizzato da un certo Gelfand, amico di Trockij. La comitiva è costituita da trenta persone, guidate da Lenin. Il viaggio viene ben visto dai tedeschi, poiché il rientro di Lenin in patria potrebbe mitigare la potenza dei russi. Ma per evita-

re di essere accusato di spionaggio in favore della Germania, Lenin chiede che la sua carrozza ferroviaria goda dello statuto di extraterritorialità.

La leggenda

La leggenda

La decisione, che farà nascere la leggenda del "vagone piombato", esonera i viaggiatori dai controlli doganali. Durante il viaggio le porte del treno vengono bloccate e nessuno può fumare perché Lenin, che se ne sta con la moglie in uno scompartimento isolato, non lo sopporta. Il percorso di 3200 chilometri è massacrante ma preparato con estrema attenzione. L'11 aprile il treno arriva a Berlino, il 13 a Stoccolma, il 15 aprile passa la frontiera tra Svezia e Finlandia. Il 16 aprile, poco prima di mezzanotte, il treno giunge alla stazione di San Pietroburgo. Du-

rante il viaggio, Lenin ha elaborato le "Tesi d'aprile", stabilendo la linea politica bolscevica dei mesi successivi.

Ma anche una sola carrozza può entrare nella storia. È il caso del vagone ristorante delle ferrovie francesi, che, requisito dalle forze armate, viene tra-

di Alessio Brunialti

Parole di musica

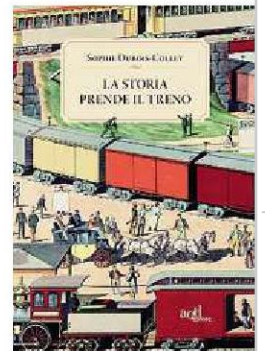
Vorrei che mai,
mai, mai,
mai nessuno al mondo
mai potesse rubarti,
portarti via lontano,
come ora quel treno
e so che mai, mai,
mai, mai
nessuna donna mai
con uno sguardo
solo saprà
donarmi tanto

di Edoardo Bennato



sformato in un ufficio mobile a

Scheda



La Storia prende il treno

Sophie Dubois-Collet, "La Storia prende il treno", traduzione di Enrico Pandiani, add editore, 247 pagine, 16 euro. I treni di Sophie Dubois-Collet ci portano in India, nel Sudafrica dell'apartheid, negli Stati Uniti e nella Vecchia Europa



disposizione del maresciallo Foch. Nella sperduta località di Rethondes, in mezzo alla foresta, alle 5 del mattino dell'11 novembre, diventa la sede della firma dell'armistizio che conclude la Prima guerra mondiale. Dimenticata per qualche anno, la carrozza viene restaurata grazie alla donazione di un ricco californiano e riportata a Rethondes.

La sua storia però non è finita. Dopo la disfatta francese del 1940, Hitler pretende che i negoziati si svolgano proprio su quella carrozza, dove il 21 giugno riceve la delegazione francese dettando le sue condizioni.

Il vagone viene poi portato in Germania ed esposto prima a Berlino davanti alla porta di Brandeburgo e successivamente messo al sicuro in Turingia, nella parte centro orientale del paese. Un anno più tardi è distrutto da un incendio, ma il telaio viene recuperato da un'officina per trasportare merci e continuerà una oscura e laboriosa esistenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'arrivo di Lenin alla stazione Finlandia di San Pietroburgo il 16 aprile 1917