

Sophie Dubois-Collet
**La storia
prende il treno**

L'histoire prend le train
© Éditions de l'Opportun 2019

Published by special arrangement with Les Éditions de l'Opportun
in conjunction with their duly appointed agent 2 Seas Literary Agency

Traduzione di
Enrico Pandiani

Traduzione dal francese di Enrico Pandiani

© 2021 add editore, Torino
ISBN 9788867833023
addeditore.it

add
EDITORE

*A mio padre,
mi mancano tanto le nostre conversazioni...*

*A Gisèle e René Tinchant,
non dimenticherò mai il vostro sostegno
e la vostra premura in quei momenti così difficili.*

Indice

Prefazione	13
I VIAGGIATORI SONO PREGATI DI SALIRE A BORDO	17
L'ITALIA SU ROTAIE	23
LA VALIGIA DELLE INDIE	27
IL TRENO REALE DI VITTORIA	35
LA PRIMA GRANDE CATASTROFE FRANCESE	38
PIOGGIA, VAPORE E VELOCITÀ	42
L'IMPERATORE CHE AMAVA LE FERROVIE	45
L'INCIDENTE DI CHARLES DICKENS	49
IL BRIGANTE DEL WEST	53
UNA PAPAMOBILE SU ROTAIE	57
L'IMPERATRICE CHE VIAGGIAVA IN INCOGNITO	61

IL TRENO GIOCATTOLO	68
IL RE DEI TRENI, IL TRENO DEI RE	73
CARROZZE DELLO STESSO BLU DEL MARE	81
NON TUTTO IL MALE...	85
IL TRENO FOLLE	89
UN FILM CHE METTE I BRIVIDI	96
UN TRENO PER MONSIEUR POINCARÉ	99
IL RITORNO DI LENIN	102
IL CAPOSTAZIONE? UN AVIATORE	107
LA CARROZZA RISTORANTE DELL'ARMISTIZIO	111
UNA CADUTA PRESIDENZIALE	119
UNA FRECCIA TRA PARIGI E LONDRA	126
L'ISOLA DEI FAMOSI	129
L'ESPRESSO PIÙ LENTO DEL MONDO	132
I BIGLIETTI LAGRANGE	136
IL DUCA E L'ESPRESSO ARLBERG-VIENNA	141
IL BUNKER DEL FÜHRER	151
JEAN GABIN SUL TRENO DI ÉMILE ZOLA	156
SABOTATORI	161

IL TRENO FANTASMA	168
IL TERRIBILE INCIDENTE DI BALVANO	175
UNO PSICOPATICO NEL VAGONE RISTORANTE	179
MEZZOGIORNO DI FUOCO	182
I TRENI DI NIKITA	186
UN ASSALTO IN STILE WESTERN	191
L'ULTIMO TRENO PER HANDBOROUGH	195
BAYEUX – PARIS-SAINTE-LAZARE	202
LA VELOCITÀ SOVRANA	206
DAL BAGNO CALDO AL BAGNO DI FOLLA	210
UNA STAZIONE PIENA DI CAPOLAVORI	215
UN SOGNO DIVENTATO REALTÀ	225
IL VIAGGIO DEI DUE PRESIDENTI	230
Ringraziamenti	233
Bibliografia	235
Indice dei nomi	239

Il treno reale di Vittoria

Quando sale al trono, il 20 giugno 1837, la Regina Vittoria ha appena diciotto anni. La Gran Bretagna è in piena rivoluzione industriale. Il Paese eccelle nella costruzione delle ferrovie, i detentori di grandi patrimoni investono infatti nelle compagnie private che aprono nuove linee sull'intero territorio.

Lord Melbourne, mentore e Primo ministro della giovane sovrana, le aveva predetto: «Voi che amate la velocità, adorerete il treno». Non si sbagliava.

Per la sicurezza e il comfort di Sua Maestà, la Great Western Railway Company aveva costruito un treno speciale composto da nove vagoni che, a seconda del numero di persone al seguito, potevano essere ridotti a sei o sette. Ogni vettura era arredata con otto confortevoli poltrone imbottite, foderate di velluto grigio. La carrozza destinata alla regina aveva l'eleganza di un vero e proprio salotto.

Il 13 giugno 1842, alla stazione di Slough nei pressi del castello di Windsor, la regina sale per la prima volta su un treno trainato da una locomotiva Phlegethon*.

* Locomotiva a vapore a scartamento largo, ossia con una distanza tra le facce interne delle rotaie superiore alla misura standard di 1,435-1,445 metri [N.d.T.].

Condotta da Sir Daniel Gooch, con l'assistenza di Isambard Kingdom Brunel, ingegnere della Great Western Railway Company, il convoglio corre a 35 chilometri orari e in appena mezz'ora raggiunge la stazione di Paddington a Londra.

La regina Vittoria è stupefatta; per percorrere la stessa distanza su una carrozza a cavalli erano necessarie almeno tre ore. Scrive nel suo diario: «Abbiamo impiegato 30 minuti esatti per andare a Paddington, pochi scossoni e più leggeri che in vettura, con meno polvere e calore. È stato deliziosamente veloce».

Del tutto conquistata, la regina diventa una fervente sostenitrice del treno. È la prima sovrana a disporre di questo mezzo di trasporto per fare il giro del Paese e assolvere ai propri impegni.

Nel 1858, una delle principali stazioni di Londra sarà battezzata Victoria Station and Pimlico Railway. Undici anni più tardi, la regina non esiterà a pagare 1800 sterline di tasca propria per nuove carrozze arredate con mobili dipinti in oro a 23 carati, poltrone in seta e tende di raso blu.

Nel 1895 le vetture reali – che già dispongono di una cucina, una stanza privata e una toilette – sono arricchite da decorazioni in legno di teck e acero. L'illuminazione, che in precedenza era garantita da lampade a olio, diventa elettrica. Vengono anche installati i campanelli per convocare gli aiutanti di campo.

È in treno che Vittoria compirà il suo ultimo viaggio nella capitale britannica. Il 22 gennaio 1901 la regina muore nel castello di Osborne, sull'isola di Wight, dove era solita passare le vacanze di fine anno dopo la morte del marito, il principe Albert di Sassonia-Coburgo-Gotha, avvenuta nel 1861, quarant'anni prima. La bara di Sua Maestà viene spostata a Port-

smouth e lì rimane per tutta la notte. L'indomani, su un treno dotato di tre vetture eleganti, tra cui la camera mortuaria, e tre carrozze di prima classe, lascia Portsmouth per raggiungere la Victoria Station, chiusa al pubblico per l'occasione.

Poggiato su un affusto di cannone tirato da cavalli, il feretro reale guida il corteo fino alla stazione di Paddington, passa davanti a Buckingham Palace, percorre Saint James Street e giunge a Piccadilly. L'itinerario prosegue verso la parte sud-est di Londra, ad Apsley House, a Park Lane per tornare infine a Paddington percorrendo Edgware Road e Praed Street.

Dalle finestre di tutti gli edifici pubblici che si affacciano sul percorso pendono drappi porpora. Una folla enorme si raduna per salutare un'ultima volta la sovrana.

Mentre il corteo attraversa Londra, il treno si sposta dalla stazione Victoria a quella di Paddington in modo da accogliere di nuovo le spoglie regali nella carrozza adibita a camera mortuaria.

Il convoglio giunge infine a Windsor, dove la regina viene sepolta nel mausoleo Reale di Frogmore accanto al suo sposo.

Il re dei treni, il treno dei re

Nell'inverno tra il 1928 e il 1829 l'Europa è stretta in una morsa di ghiaccio. Il 30 gennaio *Le Petit Parisien* segnala: «La direzione delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico informa che il traffico è fermo a causa di una tempesta di neve di particolare intensità nella regione del lago Balaton, sulla linea Budapest-Nagykanizsa-Agfalva». Il Riviera-Express, che collega Nizza a Mosca, è bloccato in Ungheria dalle parti del lago Balaton.

Il giorno precedente, a Parigi, la temperatura era sopra lo zero, ma durante la notte è scesa a due gradi sotto zero. Non c'è alcun motivo per impedire all'Orient-Express di partire. Il 29 gennaio, quindi, il treno lascia la capitale sul fare della sera, con arrivo previsto a Costantinopoli nel pomeriggio del 1° febbraio. Neve e vento bloccano il treno nei pressi di un villaggio della Tracia orientale, a circa 90 chilometri da Costantinopoli, ma la stampa lancia l'allarme solo il 4 febbraio, visto che l'Orient-Express non ha ancora raggiunto la sua destinazione.

Le Petit Parisien parla di «una tempesta di una violenza inaudita, accompagnata da tormente di neve» che da due giorni flagella il mar Nero, il Bosforo e le coste dell'Anatolia.

Sulla terra ferma i cumuli di neve sfiorano i quattro metri. Oltre all'Orient-Express, che non è arrivato, il quotidiano segnala che il treno da Bucarest a Constantza (*sic*), che percorre i circa 210 chilometri di distanza tra le due città romene, durante il tragitto ha dovuto cambiare sei volte la locomotiva. Il 5 febbraio *Paris Soir* formula due ipotesi e tenta di saperne qualcosa di più: «Per quanto riguarda il Simplon-Orient Express, che doveva arrivare a Costantinopoli nel pomeriggio di venerdì, è senza dubbio bloccato in aperta campagna, lontano da ogni centro abitato, poiché non abbiamo ricevuto nessuna notizia al riguardo... Questa mattina la Compagnia dei Wagons-Lits ci ha fatto sapere di non avere informazioni in proposito». Alla Gare de Lyon di Parigi il giornalista ottiene la stessa risposta. Il 10 febbraio *Le Figaro* e *Le Petit Journal* informano i lettori che da otto giorni l'Orient-Express è bloccato dalla neve e che la sorte dei viaggiatori suscita «una certa inquietudine».

Le notizie di quegli ultimi giorni si affastellano: l'ondata di gelo che ha investito l'Europa occupa almeno una colonna di ogni quotidiano, ma anche il decesso della regina Maria Cristina di Spagna, la salute di re Giorgio V d'Inghilterra, quella del maresciallo Foch, il viaggio di André Maginot in Africa occidentale e l'organizzazione del ministero dell'Aria... È quindi grazie a un telegramma inviato a Londra da Costantinopoli che, con poche righe, *Le Matin* dell'11 febbraio annuncia che l'Orient-Express è finalmente arrivato.

Dieci giorni di ritardo, è la prima volta che succede.

Realizzando questo treno, nel 1883, Georges Nagelmackers sapeva che avrebbe incontrato parecchie difficoltà.

Di natura diplomatica, per cominciare, poiché era necessario ottenere l'autorizzazione di tutti i Paesi che l'Orient-

Express avrebbe dovuto attraversare. Era stato costretto a negoziare con la Francia di Jules Grévy, la Baviera di Luigi II, l'Austria-Ungheria di Francesco Giuseppe, la Serbia di Milan I, la Bulgaria di Alessandro I, la Romania di Carlo I e l'Impero ottomano di Abdulhamid II.

Tecnicamente, poi, non era certo più semplice, visto che ogni ferrovia europea è diversa dall'altra. I sistemi di aggancio, di frenaggio, i respingenti e i metodi di segnalazione variano da una rete all'altra e a seconda del Paese.

Martedì 5 giugno 1883, una volta risolti tutti i problemi, il primo Orient-Express lascia la Gare de l'Est, chiamata anche Gare de Strasbourg. Il treno è composto solo da vagoni letto e carrozze con saloni e ristorante della Compagnia dei Wagons-Lits. Nagelmackers è riuscito a ottenere dai servizi di dogana l'autorizzazione a controllare i bagagli durante il viaggio, senza che sia necessario far fermare il treno. I viaggiatori non hanno bisogno di scendere per rifocillarsi al buffet della stazione, poiché pranzi e cene vengono serviti nel vagone ristorante. Una simile organizzazione permette di guadagnare circa trenta ore sulla durata del viaggio, che si riduce a soli tre giorni e mezzo.

È previsto che l'Orient-Express lasci Parigi ogni martedì e venerdì alle 19,30. I viaggiatori in arrivo dalla Gran Bretagna saranno condotti da Calais a Chalon-sur-Marne (oggi Chalon-en-Champagne), dove potranno salire sul treno. Il ritorno da Costantinopoli sarà effettuato la domenica e il giovedì alle 12,30.

Le Gaulois del 22 luglio annuncia: «Grande successo degli Orient-Express programmati sulla tratta Parigi-Giurgievo (*sic*, Giurgiu, in Romania) dalla Compagnia Internazionale dei Wagon-Lits. Sui treni della settimana scorsa i 28 posti

messi a disposizione del pubblico, in andata e ritorno, erano tutti occupati...». Bisogna ormai aspettare almeno otto giorni per viaggiare a bordo di questo treno di lusso.

L'inaugurazione ufficiale ha luogo soltanto il 4 ottobre.

Due vagoni di servizio aprono e chiudono il convoglio: uno viene adibito al trasporto dei bagagli, l'altro ospita le ghiacciaie e le provviste. Sono previste cuccette per il personale e una doccia. Al centro due carrozze wagons-lits equipaggiate con confortevoli cuccette e quattro bagni, possono ospitare fino a quaranta persone. Un ristorante con sala da pranzo, la biblioteca-fumoir, un boudoir per le signore, un ufficio e la cucina completano la fila dei vagoni. Le vetture in legno di teck, illuminate a gas e scaldate a vapore, sono pronte per ospitare i ventiquattro illustri passeggeri.

Tra gli ospiti di Georges Nagelmackers figurano Xavier Olin, ministro dei Lavori pubblici del Belgio, Charles-Louis Berthier, ex presidente del Tribunale di commercio a Parigi e amministratore della Compagnia Ferroviaria dell'Est, diversi rappresentanti o ingegneri della Compagnia dell'Ovest, della Parigi-Lione-Mediterraneo, l'amministratore delle ferrovie del Belgio e il segretario delle ferrovie orientali. Li accompagnano anche due giornalisti, Georges Boyer, inviato speciale del *Figaro*, e Opper de Blowitz del *Times*, lo scrittore e futuro accademico Edmond About e un medico belga, il dottor Harzé. Tra gli invitati non figura nemmeno una donna. Il tragitto, specie il tratto dopo la Romania, non è ritenuto sicuro. Nagelmackers non ha voluto correre rischi. Ha addirittura consigliato ai signori uomini di infilare un revolver nel bagaglio.

L'Orient-Express lascia Parigi alla solita ora. Al suo interno i viaggiatori sono estasiati dalle tappezzerie Gobelins e dal cuoio di Cordova che rivestono le pareti della sala da pran-

zo. Possono godersi piatti raffinati, che degustano con posate d'argento, e vini messi a decantare in caraffe di cristallo.

Ben presto si arriva a Monaco dove il treno sosta nell'immensa stazione, finanziata con i debiti di guerra che la Francia ha versato alla Germania dopo la disfatta del 1870.

L'Orient-Express si addentra dunque nei Paesi dell'Est. A Giurgiu, in Romania si scaricano i bagagli e i passeggeri lasciano i sontuosi vagoni per attraversare il Danubio con un traghetto che li porta a Ruse, in Bulgaria. Un tragitto che dura meno di un'ora. Per la tratta seguente, invece, sono necessarie sette ore che si rivelano ben più pericolose a causa delle condizioni dei binari e per gli animali che si aggirano nei dintorni. A Ruse, in effetti, i passeggeri salgono su un treno modesto, i cui duri sedili in legno poco hanno a che spartire con il lusso dell'Orient-Express. Prima di prendere posto vengono avvertiti della possibilità che bande di predoni armati assaltino il convoglio. Dai bagagli, i revolver passano nelle tasche dei cappotti.

Arrivano senza problemi a Varna, un porto sulla costa bulgara del Mar Nero. Scendono dal treno con un certo sollievo e si imbarcano sull'Espero, un vapore austroungarico che in poco più di quindici ore li condurrà a Costantinopoli.

Nagelmackers sa bene che da Giurgiu in poi il viaggio diventerà un vero incubo. S'impegna quindi a far sì che le cose cambino.

L'ultimo tratto di ferrovia che porta direttamente a Costantinopoli viene terminato nel 1889, proprio mentre la Ville Lumière accoglie l'Esposizione universale. Durante il tragitto tra Parigi e Costantinopoli, il treno dovrà cambiare locomotiva ben trenta volte, ma i passeggeri parigini possono percorrere i 3180 chilometri che li separano dalla capitale dell'Impero ottomano in sessantasette ore e trentacinque

minuti, vale a dire quattordici ore in meno del viaggio precedente. E senza alcun cambio. Un'impresa davvero eccezionale visto che prima dell'Orient-Express il modo più veloce per raggiungere Costantinopoli era un viaggio via mare, con partenza da Marsiglia e una durata non inferiore ai quindici giorni.

È proprio sull'ultima tratta per Costantinopoli che, in quel mese di febbraio del 1929, il treno è stato bloccato da enormi cumuli di neve. Le carrozze in legno di teck del 1922 ormai da tempo sono state rimpiazzate da quelle in metallo color blu notte che, per riconoscenza a re Leopoldo II, da sempre sostenitore di Nagelmackers, portano il simbolo reale del Belgio. Gli interni sono ancora più lussuosi: in stile Art Déco, con pannelli del maestro orafo e vetraio René Lalique, i wagons-lits sono dotati di bagni stonati che aumentano lo spazio offrendo il massimo comfort.

Non appena scesi dal treno, i ricchi naufraghi – il prezzo del biglietto equivale a tre mesi di stipendio di un operaio non specializzato – raccontano il loro periplo. Alcuni erano convinti che fosse scoccata l'ultima ora. La temperatura esterna di meno 25 gradi, fa scendere fino a meno 10 quella dentro i vagoni. Per offrire prodotti freschi ai passeggeri, gli approvvigionamenti venivano fatti durante il viaggio, ma siccome il treno era a fine percorso, non c'era quasi più nulla da mangiare. Non vedendo arrivare i soccorsi, il capotreno e alcuni uomini del personale decidono di raggiungere il villaggio vicino per cercare cibo. Ma da giorni la Turchia è tagliata fuori dal mondo e i contadini non hanno quasi nulla da vendere. Sulla strada del ritorno incontrano dei lupi che, una volta abbattuti, diventano un pasto di fortuna.

Passano nove giorni prima che uno spazzaneve riesca a liberarli.

Nessuno tra i passeggeri avrà rimostranze nei confronti della compagnia, il cui personale si è adoperato senza sosta per sollevare loro il morale, e per trovare qualcosa per preparare pranzi e cene.

Il 23 febbraio un altro Orient-Express sarà bloccato dalle intemperie. *Le Matin* del giorno seguente titola: «Il Simplon-Express fermato dalla neve in Turchia» raccontando che sul Mar Nero galleggiano iceberg e che, a causa di nuove tormentate di neve, il treno non è giunto a destinazione.

Le notizie di questi viaggi apocalittici non scoraggiano affatto la clientela. Al contrario, i viaggiatori che si recano nella Turchia di Atatürk Mustafa Kemal per visitare Costantinopoli sono sempre più numerosi. Proseguono addirittura il viaggio fino ad Ankara, che dal 1923 è diventata la capitale del Paese.

Le carrozze bloccate dalla neve saranno d'ispirazione per Agatha Christie, che è una frequentatrice abituale del lussuoso treno, nella stesura di *Assassinio sull'Orient Express*, pubblicato nel 1934.

Soprannominato “il re dei treni e il treno dei re”, il mitico Orient-Express ha in effetti trasportato le teste coronate di ogni angolo d'Europa. Uno dei suoi più ferventi ammiratori fu senza dubbio Fernando I di Bulgaria.

Al tempo in cui era ancora principe ereditario, salì sulla locomotiva e lanciò il treno a tutta velocità. Il macchinista gli intimò di rallentare, ordine al quale ubbidì beffardo, frenando bruscamente. I passeggeri furono sballottati e alcuni ruzzolarono sul pavimento.

Il principe si prese spesso la soddisfazione di guidare l'Orient-Express, con gran disappunto dei passeggeri che finirono per inviare le proprie rimostranze a Nagelmackers. Pur

SOPHIE DUBOIS-COLLET

con grande imbarazzo, il direttore generale della compagnia fu costretto a far notare al principe che l'Orient-Express non era un giocattolo, e lo pregò di astenersi dal prendere i comandi della locomotiva.

Ma ben presto per Ferdinando I finì il tempo di giocare con i treni. Era arrivato il tempo – molto meno giocoso – di occuparsi della situazione nei Balcani.