



L'Orient Express: un treno nella storia

Dott. Aldo ORFEL^(*)

Sono trascorsi 125 anni dal primo viaggio ufficiale di questo leggendario treno. Ad esso sono stati associati vari significati: progenitore del comfort nel servizio ferroviario, simbolo della Bella Epoue, strumento politico nelle strategie egemoniche di alcuni Paesi europei, senza peraltro dimenticare il suo ruolo di ispiratore fantastico di interi filoni letterari e cinematografici.

In questa sede vorremmo però soffermarci innanzitutto sull'aspetto tecnico ed organizzativo dell'impresa, eppoi, tema altrettanto sottaciuto, sul valore che essa ebbe nella nascente dimensione internazionale del servizio ferroviario e, quindi, nello sviluppo dei Grandi Treni Espressi Europei, che nacquero appunto con l'Orient Express.

1. Un'odissea ferroviaria

Era ancora buio quella mattina dell'8 ottobre di 125 anni fa, e sull'Espero, piccolo piroscalo del Lloyd austro-ungarico in servizio sul Mar Nero tra il porto bulgaro di Varna e quello di Costantinopoli, cresceva l'animazione e il clima di ufficialità dei grandi eventi.

A richiamare la curiosità dei passeggeri e le attenzioni dell'equipaggio, era soprattutto quello straordinario gruppo di distinti ed autorevoli signori in viaggio da oltre quattro giorni – compresa la sosta a Bucarest – che con soddisfazione ed impazienza si accingevano a concludere la prima parte della loro avventura (il ritorno lo avrebbero compiuto cinque giorni dopo). Erano infatti partiti dalla Gare de Strasbourg di Parigi alle ore 19.30 del 4 ottobre con la prima corsa ufficiale del lussuoso convoglio, battezzato “Train Express d'Orient” ed effigiato dal ridondante marchio de *La Compagnie Internationale des Wagons Lits* (CIWL) (fig. 1).

E quando, diradandosi la foschia che avvolgeva le sponde del Bosforo, la luce dell'alba mostrò l'approssimarsi dei minareti e delle cupole dell'antica città del Corno d'Oro, l'ingegnere Georges NAGELMACKERS, in attesa sul ponte della nave con i suoi ospiti, comprese di aver vinto una delle sfide più importanti della sua vita imprenditoriale, e non solo.

L'ambizioso progetto di mettere in esercizio un treno inedito, atto alle lunghe percorrenze internazionali e antesignano del comfort in ferrovia, aveva superato brillantemente la difficile prova dell'esordio, ottenendo il plauso di così qualificati viaggiatori e l'onore della cronaca su molti giornali europei.

In un clima culturale stimolato dai viaggi fantastici racchiusi nei libri di Jules VERNE, l'idea di dar vita ad un convoglio ferroviario che affrancasse definitivamente l'uomo dai limiti dello spazio terrestre, maturò in Georges NAGELMACKERS, fondatore e direttore generale della CIWL, al momento della realizzazione, nel 1882, delle prime carrozze ristorante europee. Dalla combinazione di queste con le già sperimentate carrozze letti, e integrandovi appositi bagagliai per la logistica, egli concepì infatti un treno che, all'avanguardia anche per molte soluzioni tecniche, offrì al passeggero un vero e proprio servizio alberghiero viaggiante e continuativo, anche su più giorni.

Con valida strategia e ottima scelta di mercato, la nuova offerta si indirizzava al target più elevato di clientela: dalla classe aristocratica all'alta borghesia, dalla grande burocrazia statale ai capitani d'industria e ai banchieri, dalle massime cariche militari ai diplomatici e ai cultori delle lettere e delle arti, compresa quella nascente proprio del viaggiare. Questa, ricordiamo, mirava a superare le grandi difficoltà obiettive e quel timore ancestrale, che, soltanto alcuni decenni prima, facevano ancora affermare a M.ME DE STAËL che “il viaggiare... rappresenta uno dei piaceri più faticosi e tristi della vita”.



Fig. 1 - Costantinopoli: un miraggio che diventa realtà europea anche grazie all'Orient Express.

(*) Ares Europa.

Il *Train Express d'Orient*, lasciata Parigi, raggiungeva Monaco di Baviera nel primo pomeriggio del giorno seguente e Vienna in tarda serata. Dopo una breve sosta, ripartiva per Budapest e Bucarest ove arrivava con ulteriori 30 ore di viaggio. Poi proseguiva per Giurgevo (che successivamente prenderà il nome di Giurgiu), piccolo porto sul Danubio, ove i passeggeri venivano traghettati a Rustschuk in territorio bulgaro. Da qui essi continuavano con treno locale per Varna, in coincidenza con la nave che avrebbe fatto rotta su Costantinopoli.

Un'impresa ardua, per certi versi pionieristica, decisamente impegnativa per qualsiasi azienda privata, e ancor più per la *Compagnie des Wagons Lits* che, dopo varie peripezie, si trovava praticamente ancora nella fase di consolidamento della propria attività, certamente una delle più complesse del campo ferroviario.

Innanzitutto occorre progettare e costruire un treno radicalmente innovativo nella tecnica e nei servizi e rapido nella marcia, sperimentarne e adattarne l'operatività alle caratteristiche delle strutture delle numerose società ferroviarie interessate, nonché alle esigenze e ai regolamenti dei vari Paesi attraversati. Una fase che richiedeva forte spirito di iniziativa imprenditoriale, profonda conoscenza del settore, molte risorse finanziarie, speciali capacità negoziali e diplomatiche, senza disdegnare quelle politiche. Poi vi era tutta la parte organizzativa e di esercizio ferroviario, che doveva per la prima volta affrontare un gran numero di problemi inediti, in particolare quello della interoperatività internazionale. Ed infine una logistica territorialmente articolata, la produzione di un servizio alberghiero mobile, il livello qualitativo delle prestazioni, la tariffazione in differenti valute, la comunicazione plurilingue, la definizione degli orari da interpolare con le varie ore, tutte rigorosamente ufficiali, vigenti nei differenti Paesi.

Un "pacchetto" quindi carico di variabili, ed ancor più di incognite, che avrebbe dovuto orientare, tra quelli possibili (ed allora l'operazione non era difficile), verso un progetto di fattibilità che presentasse condizioni operative e di mercato, nonché ambientali e politiche, maggiormente sicure, agevoli ed affidabili.

2. Le motivazioni di un'impresa titanica

Ebbene, nonostante si debba dare per scontato che tutto ciò fosse ben presente nelle sue valutazioni, l'ingegnere belga optò per una serie di scelte di cui ancor oggi sfuggono le esatte motivazioni, per lo meno in un'ottica prettamente economico aziendale.

Perché, come primo test, un itinerario lungo oltre 3.300 km, praticamente transcontinentale, in un continuo alternarsi di Reti ferroviarie (nove) e di Paesi (sette)? Perché un viaggio che impegnava quattro notti e tre giorni, portando la gestione al massimo grado di difficoltà, senza contare lo stress del lungo stato di captività per i passeg-

geri? E perché scegliere un percorso ancora così precario e ferroviariamente incompleto, che obbligava i viaggiatori a traghettiamenti e a trasbordi e ad una navigazione di circa 15 ore sul Mar Nero prima di approdare a Costantinopoli (il treno potrà fare l'intero percorso su rotaia soltanto dal primo giugno 1889, passando per Belgrado e Nis e utilizzando la nuova linea che da Sofia unisce poi Filippoli a Costantinopoli)?

Non solo: perché incentrare il viaggio sulla irrequieta e arretrata penisola dei Balcani ove i rischi militari e politici, e ancor più quelli ambientali, erano da tempo ad alta tensione (sull'insicurezza ambientale basti ricordare che tratti del percorso del treno, in Romania e in Bulgaria, si trovavano in zone infestate da banditi, che, proprio nei giorni precedenti il passaggio del convoglio ufficiale, avevano razziato alcune stazioni malmenando il personale ferroviario. Una situazione ben nota, tanto che il viaggio, salvo che per la prima parte, era riservato soltanto agli uomini, che ritennero prudente includere nel proprio bagaglio anche il revolver personale)?

Ed infine, perché la lontanissima Costantinopoli, meta indubbiamente affascinante e per certi versi misteriosa, ma anche avamposto di un Medio Oriente ostile e sconosciuto, capitale di un impero turbolento che mostrava segni di rapida decadenza?

Un quadro quindi con precarietà e alee fuori dell'ordinario, considerando altresì che si trattava di un treno e di un'offerta ad alto valore aggiunto, indirizzata ad una clientela selezionata e molto esigente, poco disposta quindi a tollerare disservizi o semplici contrattamenti.

La risposta a tali quesiti implica innanzitutto una conoscenza della figura di Georges NAGELMACKERS. Uomo dai grandi orizzonti, che evidentemente – pur al cospetto della primaria motivazione commerciale – si riteneva portatore di un'idea e di un progetto che in qualche modo avrebbero potuto contribuire al progresso in Europa. Un approccio che si contemperava con quello economico e che, alla lunga, avrebbe implicitamente mostrato l'inutilità di tanti pregiudizi, vincoli e barriere. Un approccio che talvolta si esaltava tanto più l'obiettivo era ambizioso e difficile da raggiungere. Un contesto che ritroviamo in varie iniziative del fondatore della Compagnia Wagons lits, ed una di queste è senz'altro la creazione dell'*Orient Express*.

3. Georges NAGELMACKERS

Rampollo di una delle famiglie più ricche ed influenti del Belgio, nel 1868, a 23 anni, egli fa conoscenza negli USA della novità delle carrozze letti, appena introdotte da George MORTIMER PULLMAN, e decide di studiarne, con opportuni adattamenti, l'applicazione anche in Europa. Si mette subito al lavoro e all'inizio del 1870 pubblica a Bruxelles l'opuscolo: "Progetto per l'Installazione delle Carrozze Letti sulle Ferrovie del Continente". Ne spedisce

una copia alle più importanti società ferroviarie europee, avviando subito delle trattative con le Ferrovie dell'Est in Francia e le Ferrovie Renane in Germania per un servizio sperimentale sulla linea Parigi-Vienna.

Le prospettive sono promettenti, ma lo scoppio della guerra franco prussiana (luglio-settembre) blocca l'iniziativa.

Dopo la pace di Versailles, bisogna ricominciare daccapo. Stimolato anche dall'apprezzamento espresso da LEOPOLDO II re del Belgio, il giovane ingegnere riprende i suoi contatti e dopo lunghe trattative ottiene la concessione di inserire una carrozza letti nel famoso *Indian Mail Express*: convoglio postale istituito dopo l'apertura del Canale di Suez (1869) tra Ostenda e Brindisi, che trasportava abitualmente anche funzionari e ufficiali britannici diretti nella penisola indiana. Il treno per attraversare le Alpi faceva un lungo itinerario passando per la Germania, l'Austria e il Brennero, unico transito alpino allora operativo e a cielo aperto, per poi raggiungere Bologna.

Ma con la realizzazione del traforo del Frejus, nel dicembre 1871, l'*Indian Mail Express* è instradato sul nuovo percorso Lione-Chambery-Modane-Torino, e per ragioni di tonnellaggio, viene annullata la concessione di aggiungere una carrozza letti (fig. 2).

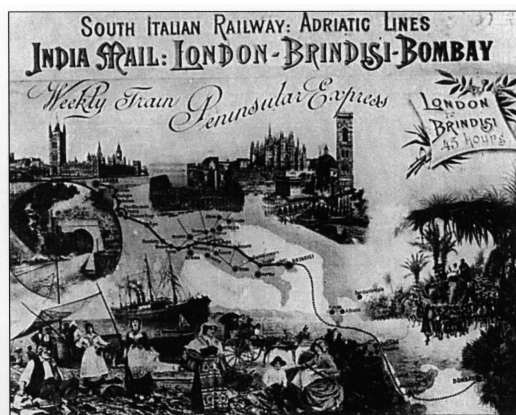


Fig. 2 - Lo storico collegamento Londra-Ostenda-Brindisi fu subito proposto per il primo servizio di carrozze letti europeo.

Lungi dall'abbandonare il progetto, il nostro ingegnere comprende che deve dotarsi di una struttura giuridico imprenditoriale. Così il 1° ottobre 1872, crea con alcuni amici a Bruxelles una società in accomandita: la *Compagnie Internationale de Wagons-Lits*: in questo primo tentativo di ragione sociale, la Compagnia già si propone come *internationale* – ed era pressoché obbligatorio considerato il raggio operativo delle carrozze letti e il perimetro regionale del Belgio – ma utilizza la preposizione semplice *de* (che poi si trasformerà in *des* nella futura storica *société anonyme*) in considerazione della limitatezza del parco rotabile impegnato.

Vengono infatti costruite le prime cinque carrozze letti a due assi per un investimento di oltre 100.000 Franchi belgi, e finalmente dopo una serie di corse sperimentali, nel giugno 1873, partono i primi servizi regolari verso la Germania: Ostenda-Colonia e Ostenda-Berlino.

L'iniziativa desta molta curiosità e si progettano altre quattro carrozze letti, in versione migliorata, per ulteriori collegamenti. Ma i conti economici sono in perdita per le enormi spese d'impianto e di gestione dell'attività: la remunerazione è legata all'incasso di un supplemento che i viaggiatori (piuttosto rari in questi primi servizi) devono pagare in aggiunta al biglietto ferroviario, che viene incamerato dalle società delle strade ferrate. Queste d'altra parte si sono riservate il massimo potere discrezionale, imponendo concessioni della durata di un anno e con la facoltà di revocarle in ogni momento e senza alcun indennizzo.

I soci di NAGELMACKERS ritengono che il rischio sia troppo elevato e si ritirano dall'impresa.

La crisi è profonda e in molti cercano di dissuadere l'ingegnere belga dal proseguire nel suo intento: l'Europa, al contrario degli USA, è suddivisa in una miriade di Stati, in ognuno dei quali operano più società ferroviarie indipendenti, e ove superare le frontiere è un serio problema politico e doganale e, per le carrozze ferroviarie, anche di sicurezza militare.

Poi molti paesi si differenziano tra di loro per vari aspetti tecnici (scartamento, segnaletica, sistemi di aggancio, frenatura, carico massimo per asse, etc.) per regolamenti di esercizio, per la normativa passeggeri e così via. Una serie di ostacoli per cui la quasi totalità del traffico è diurno e comporta il trasbordo dei viaggiatori non soltanto alle frontiere, ma spesso anche al confine operativo delle differenti società ferroviarie di uno stesso Paese.

Infine non si può ignorare l'atteggiamento di fondo di queste società. Esse al primo approccio mostrano curiosità ed interesse ai nuovi servizi. Ma poi entrando nel merito della gestione contrattuale impongono condizioni imperative, spesso vessatorie. Ciò si spiega da un lato colla pretesa di forti garanzie sul piano della sicurezza ed economico e, dall'altro, con la diffidenza verso un'impresa che vuole giocare un ruolo internazionale sui collegamenti ferroviari, richiedendo ampi spazi di autonomia gestionale e di mercato.

4. La boudoir car

Il giovane Georges NAGELMACKERS viene quindi esortato con decisione a dedicarsi esclusivamente ad alcune aziende di famiglia ove già ricopre importanti incarichi manageriali. In tale frangente, ha però l'opportunità di incontrare il colonnello William d'ALTON MANN, americano di 33 anni ed eroe della guerra di secessione, che da poco aveva fondato una società per l'introduzione in Gran Bretagna del servizio "boudoir car". Una nuova carrozza letti costruita negli USA con corridoio laterale e con i compar-

timenti (quattro per un totale di 12 posti e con spazio toilette) collocati trasversalmente rispetto alla lunghezza della stessa: nel sistema pullman i letti sono invece situati lungo le pareti longitudinali della carrozza, su due file sovrapposte, cui si può accedere tramite un corridoio centrale, soluzione questa che permette di disimpegnare un maggior numero di posti.

William d'ALTON MANN, finita la guerra civile, si era lanciato con molta disinvoltura negli affari, operando in vari Stati americani e in diversi settori, compreso quello ferroviario, con un approccio e un metodo che però ebbero poco successo. Ma amante delle comodità e della bella vita, ne uscì con il brevetto della sua lussuosa "boudoir car" (la cui concezione richiama quella prefigurata da Georges NAGELMACKERS nel suo Progetto di Attività delle Carrozze Letti in Europa). I tentativi di far adottare questa vettura alle compagnie ferroviarie americane s'infransero contro lo strapotere della Pullman Company Ltd., che ormai aveva conquistato una posizione predominante sul piano della produzione e della commercializzazione dei servizi, seppur caratterizzati da un minor comfort.

Il progetto del colonnello trova a Londra migliore accoglienza e i necessari finanziamenti. Egli fonda la "Mann Boudoir Sleeping Cars" e apre uno stabilimento nel Lancashire per la costruzione delle sue vetture.

Il belga e l'americano hanno storie e personalità diverse, ma sono accomunati da uno stesso obiettivo e per certi aspetti possono sviluppare ruoli complementari. L'alleanza è quindi presto fatta e all'inizio del 1873 praticamente la *Compagnie de Wagons lits* confluisce nella "Mann Boudoir Sleeping Cars Co. Ltd" con sede legale a Londra, e di cui Georges NAGELMACKERS assume la funzione di direttore generale. A lui è delegato il compito di stipulare i contratti di concessione con le Compagnie ferroviarie del continente, di organizzare e gestire i servizi (fig. 3).

Rapidamente la società può disporre della prima "boudoir car", porta il n. 15 e viene esposta con gran successo all'esposizione universale di Vienna che si conclude il 31 ottobre 1873.

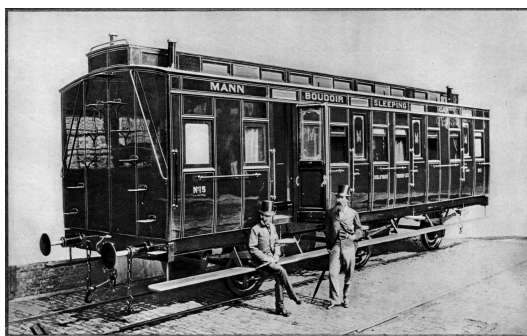


Fig. 3 - Ling. Georges NAGELMACKERS (seduto) e il colonnello d'ALTON MANN alla presentazione nel 1873 della prima carrozza letti della nuova società "Mann Boudoir Sleeping Cars".

Si stipulano nel contempo contratti per nuovi collegamenti, compresi quelli prestigiosi Parigi-Colonia e Parigi-Berlino, oltre la riconferma del Parigi-Vienna. Ma la maggior parte delle società ferroviarie mostra ancora molto scetticismo e continua ad imporre condizioni draconiane. Nonostante le sue grandi capacità diplomatiche e negoziali, NAGELMACKERS deve fare buon viso a cattivo gioco.

Ma a dare credito e notorietà finali al nuovo servizio, soprattutto negli ambienti aristocratici ed alto borghesi, fu un'eccellente iniziativa promozionale e d'immagine portata a compimento dal colonnello d'ALTON MANN. Venuto a conoscenza che il principe di Galles (il futuro EDOARDO VII) doveva recarsi a San Pietroburgo per partecipare al matrimonio regale della figlia dello zar ALESSANDRO II, egli riuscì a far includere nel treno speciale di sua altezza reale una vettura della "Mann Boudoir Sleeping Cars", che così conquistò blasone e gli onori della cronaca.

L'impresa ferroviaria delle carrozze letti cominciava quindi ad incontrare meno ostacoli e diffidenze, soprattutto nei paesi dell'Europa Centrale, con buon sviluppo dell'attività e il conseguimento dei primi risultati economici.

5. George M. PULLMAN

Ma all'orizzonte si prospetta un'altra temibile minaccia. George M. PULLMAN, padrone ormai incontrastato dell'immenso mercato americano, decide di conquistare l'Europa. Anche lui s'installa a Londra con la sua società e le sue vetture, e in breve tempo ottiene una concessione sull'importante linea Londra-Edimburgo. Preceduto da una fragorosa campagna stampa, muove poi alla conquista del continente forte della sua notorietà di oltre 15 anni di successi negli Stati Uniti, del suo potere finanziario ed organizzativo. Le sue carrozze sono una novità assoluta per l'Europa, presentando tra l'altro la grande innovazione delle ruote montate su carrelli. Questo sistema, rispetto agli assi fissi, permette una migliore manovrabilità, una maggiore stabilità e velocità, oltre alla possibilità di aumentare il volume della cassa. Le carrozze americane infatti raggiungono la lunghezza di 20 metri, per allora veramente straordinaria, e un'offerta minima di 20 posti letto.

La sua prima tappa è l'Italia, ove viene accolto con molto interesse, e stipula una convenzione con la Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali per la circolazione di una carrozza letti nel già citato *Indian Mail Express* da Bologna a Brindisi. Inoltre George PULLMAN si impegna ad aprire uno stabilimento a Torino per la costruzione e manutenzione di materiale rotabile specializzato.

Per ottenere altre concessioni, concentra poi i suoi sforzi su Francia e Germania. NAGELMACKERS deve fare appello a tutte le sue capacità e relazioni per rintuzzare gli attacchi dell'americano.

Una competizione molto aspra, di cui beneficiano le società ferroviarie che colgono l'occasione per imporre condizioni ancora più restrittive, ma che non appassiona il colonnello d'ALTON MANN, sempre insediato nella lussuosa sede dell'hotel Langham di Londra. Ed infatti nella primavera del 1876, egli manifesta l'intenzione di ritirarsi dall'attività europea per poter rientrare negli Stati Uniti. Cosa che avviene nel successivo mese di agosto vendendo le sue quote societarie agli altri azionisti.

In quel momento l'azienda condotta da NAGELMACKERS conta 53 carrozze letti (tutte operative sul continente, salvo due che circolano tra Dover e Londra), 22 convenzioni con varie società ferroviarie europee e 16 servizi regolari attivi per lo più in Europa centrale e orientale.

6. La Compagnie Internationale des Wagons lits

Una realtà importante ma per certi versi ancora precaria, che, per far fronte alle grandi necessità finanziarie e alla concorrenza di George PULLMAN, necessità di una svolta fondamentale. Così si procede alla liquidazione della "Mann Boudoir Sleeping Cars", e viene fondata la *Compagnie Internationale des Wagons lits* con sede a Bruxelles e capitale sociale di 4 milioni di Franchi Belgi. Tra i sottoscrittori vi è lo stesso re del Belgio LEOPOLDO II, che vede con interesse questa attività internazionale di comunicazione che si irradia dal suo piccolo Stato.

Georges NAGELMACKERS è amministratore direttore generale e con le nuove credenziali, più la sua capacità e la sua esperienza, sviluppa un'intensa azione ed ottiene contratti di concessione anche in Francia. Fa costruire nuove carrozze a tre assi che offrono 6 letti in prima classe e 10 in seconda classe (ricordiamo che allora esisteva anche la 3° e in alcuni paesi addirittura la 4° classe – figg. 4 e 5).

Mr. PULLMAN nel frattempo consolida la sua attività in Gran Bretagna, ove ha introdotto anche il servizio di carrozza ristorante, e sempre negoziando per poter operare in altri paesi, mantiene le sue posizioni in Italia. Ma ora

Georges NAGELMACKERS ha la forza di contrattaccare ed in poco tempo ottiene le concessioni di un servizio Roma-Parigi e, realizzando il vecchio progetto, di far circolare un suo wagon lits nella tratta Ostenda-Bologna dell'*Indian Mail Express*.

L'americano, che sullo stesso treno ha un suo sleeping car in servizio da Bologna a Brindisi, è molto contrariato: raddoppia le sue iniziative soprattutto presso le società ferroviarie francesi, ma paradossalmente viene penalizzato per essere troppo in anticipo con i tempi. È vero, le sue vetture, costruite negli Stati Uniti, sono accreditate per i modernissimi carrelli, mostrano stabilità e solidità, offrono una notevole capienza, ma sono anche pesanti, mettono a dura prova l'armamento delle linee e aggravano la trazione. E poi il sistema dei posti letto situati sulle pareti longitudinali, separati dal corridoio centrale e protetti soltanto da tende, non garantisce quella riservatezza a cui il viaggiatore europeo non intende rinunciare.

George PULLMAN a questo punto cerca una alleanza con la *Compagnie des Wagons lits*, ovviamente dettando lui le condizioni, che vengono altrettanto ovviamente respinte. E la competizione continua senza esclusione di colpi.

7. La nascita di un progetto rivoluzionario

Il belga decide di estendere la concorrenza anche nel settore delle carrozze ristorante, e nel 1882 ne fa costruire il prototipo europeo a Monaco di Baviera. Il primo servizio regolare è sulla linea Marsiglia-Nizza e riscuote gran successo.

Per la sua funzione, la carrozza ristorante nasce come servizio per i treni diurni, ma Georges NAGELMACKERS ne vede subito la possibilità di combinazione anche con le carrozze letti, i cui compartimenti durante il giorno vengono trasformati in comodi divani.

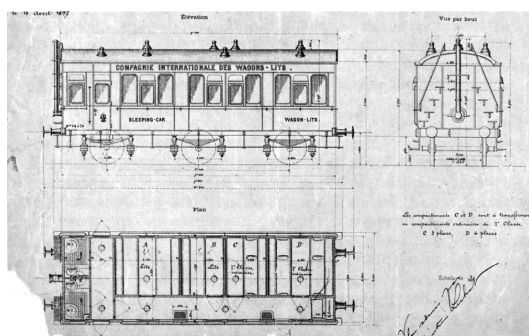


Fig. 4 – Sezioni della carrozza letti n. 60 a tre assi costruita nel 1878.

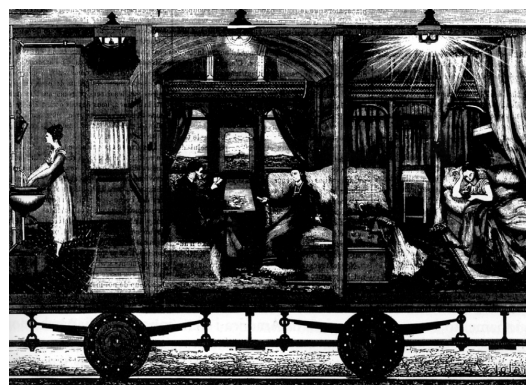


Fig. 5 - L'assetto interno della vettura letti n. 60 in corso di viaggio. Da sinistra: la toilette, la sistemazione diurna e poi quella notturna con due letti.

Ed ecco che prende forma il progetto di realizzare dei veri e propri hotel viaggianti, dotati di ogni comfort e di un'assistenza permanente, capaci di percorrere anche lunghissime distanze, senza soste (salvo quelle strettamente tecniche), trasbordi, interruzioni alle frontiere, andando dritti alla meta in tutta comodità e con notevole risparmio di tempo. Un'idea decisamente avveniristica per quei tempi che, innalzando l'asticella al limite più alto della sfida, approda – come già ricordato – nella messa in cantiere del *"Train d'Orient Express"*. Un'impresa dai molti aspetti inediti, e quindi dal forte impatto innovativo, che ovviamente non mancò di suscitare perplessità varie e resistenze profonde.

Ebbene in un quadro così articolato e complesso, non può passare inosservata la sollecitudine con la quale il progetto fu definito e reso operativo.

Al di là delle verifiche e valutazioni cui la materia era sottoposta presso le sfere politiche e militari dei vari paesi attraversati, l'iniziativa richiedeva soprattutto approfondite disamine e negoziazioni con ognuna delle società ferroviarie interessate al percorso. E queste, come rilevato, erano ben numerose e alquanto eterogenee.

Oltre ai contatti preliminari con l'Amministrazione della capitale dell'impero ottomano, che costituiva uno dei due importanti terminali del collegamento, la Compagnia Wagons Lits cominciò le trattative all'inizio del 1883. La lista degli interlocutori comprendeva le Ferrovie dell'Est a Parigi, le Ferrovie d'Alsazia e Lorena a Strasburgo, le Ferrovie Statali del Granducato di Baden Württemberg a Stoccarda, le Ferrovie Statali del Regno di Baviera a Monaco, le Ferrovie Regie a Vienna, le Ferrovie Statali Austro-ungariche a Budapest, le Ferrovie del Regno di Romania a Bucarest, le Ferrovie Bulgare a Sofia per la parte finale del percorso su battello e treni locali.

Entrare nel dettaglio dei problemi all'ordine del giorno delle laboriose trattative richiederebbe molto spazio. Comunque ricordiamo ancora i temi della circolazione (trazione, tonnellaggio consentito nelle varie tratte, rodiggio, sistemi di aggancio del materiale, sistemi di frenatura, intercomunicabilità carrozze, orari, coincidenze, etc.), della logistica (rifornimenti, pulizia e manutenzione del materiale rotabile, riserve circolanti, impiego del personale di bordo e così via), del comfort e assistenza al viaggiatore (illuminazione, servizi igienici, climatizzazione delle vetture, prestazioni alberghiere, ristorazione, etc.) e quelli di carattere commerciale ed economico, inclusa la parte amministrativa articolata per ciascuna Rete in funzione del percorso e dei servizi resi.

Un'altra trattativa parallela ebbe poi luogo con le Amministrazioni delle dogane dei vari paesi attraversati. Il *"Train Express d'Orient"*, per assicurare completa autonomia all'intero viaggio, partiva dai capolinea con tutto il necessario in tema di alimenti, prodotti alberghieri e generi di comfort (comprese derrate di lusso e bevande alcoliche), e quindi fu necessario fissare delle regole e stipulare apposite convenzioni con ognuna delle agenzie doganali,

anche riguardo al transito dei viaggiatori e dei loro bagagli.

Con neanche tre mesi di negoziazioni, gli accordi sono praticamente raggiunti, e il 17 marzo 1883 si procede alla firma dei vari contratti in un clima di proficua reciprocità, mentre la Società delle Ferrovie dell'Est di Parigi riceve una delega da parte di tutte le altre Società per gli ultimi adeguamenti e la messa in opera del progetto.

8. Le Train Eclair de Luxe

Firmate le convenzioni, Georges NAGELMACKERS, con l'obiettivo di adottare le migliori soluzioni tecniche ed organizzative, programma un treno hotel sperimentale tra Parigi e Vienna: *"Le Train Eclair de Luxe"*, che può definirsi il primo convoglio espresso internazionale, composto di una carrozza ristorante, tre carrozze letti a tre assi e due bagagliai, che iniziò a circolare il 5 giugno 1883. Un convoglio che migliora di molto i precedenti collegamenti, suscitando l'interesse degli ambienti ferroviari e della stampa, alla quale Georges NAGELMACKERS non fa mancare notizie e sollecitazioni. Si crea così un crescente clima di interesse e di attesa intorno al futuro *"Train d'Orient Express"*, per il quale si annunciano una serie di innovazioni che avrebbero aperto una diversa dimensione al viaggio in treno. La preparazione è meticolosa e la data di partenza è fissata in funzione della disponibilità del nuovo materiale rotabile commissionato dalla Compagnia Wagons lits alle officine Rathgebart di Monaco di Baviera. Si tratta delle prime vetture ferroviarie europee dotate di carrelli messe in circolazione nel continente. Esse desteranno la meraviglia dei viaggiatori per la loro marcia pressoché silenziosa e priva di sobbalzi e scuotimenti, caratteristica oltremodo disagiata di tutte le precedenti carrozze ove la cassa poggiava direttamente sugli assi.

Le due vetture-letti (nn. 121 e 122) sono lunghe circa 17 metri e dispongono complessivamente di 20 comodi letti, distribuiti su 5 compartimenti, e due toilette poste all'estremità. La carrozza ristorante (n. 148) ha il vano cucina centrale e le due sale ristorante ai lati, di cui una di 12 posti per fumatori, per un totale di 36 posti (figg. 6, 7, 8 e 9).

Gli arredi e le rifiniture sono di gran pregio e non si è tralasciato alcuno degli accorgimenti allora possibili per assicurare il massimo comfort ai viaggiatori. Il riscaldamento è centralizzato, il sistema di areazione pionieristico ma efficiente, l'illuminazione più che valida seppur ancora a gas (ma già si stanno mettendo a punto vetture alimentate elettricamente che entreranno in servizio proprio sull'Orient Express). Fondamentali, data la tipologia del viaggio, sono l'efficienza e la sicurezza degli intercomunicanti tra le vetture, che per le loro soluzioni all'avanguardia costituiranno un punto di riferimento per il futuro materiale rotabile. Anche il sistema frenante presenta miglioramenti che tengono conto del maggior peso delle vetture letti rispetto alle normali carrozze viaggiatori (normalmente – a parità di lunghezza – vi è un rapporto di 2 a 1).

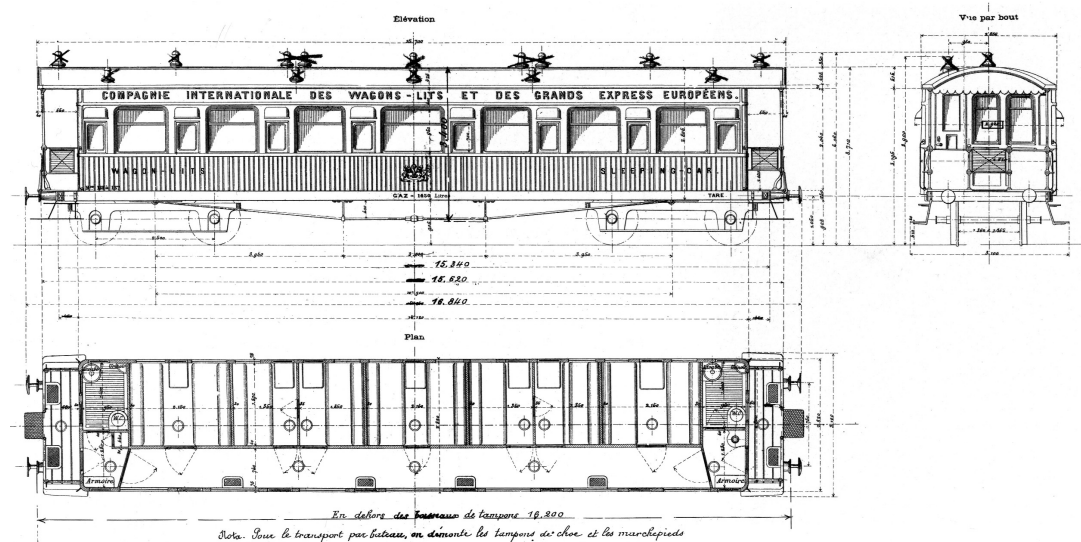


Fig. 6 – Carrozza letti della serie Orient Express, prime vetture ad essere dotate di carrelli, con venti posti letto su cinque scompartimenti e due toilette poste alle estremità.

Una parola a parte poi merita l'equipaggiamento di bordo delle carrozze letti e ristorante. Queste, oltre alle due sale lussuosamente arredate, dispongono di una piccola cucina centrale ove tutti i cibi vengono preparati in corso di viaggio, partendo rigorosamente dalle materie prime. È stata costruita una speciale stufa a carbone, che praticamente è sempre in attività, si sono installati lavabi con acqua corrente, armadi, contenitori dotati di particolare stabilità e due primitive ghiacciaie per la conservazione delle derrate deperibili e per la refrigerazione delle bevande (lo champagne doveva sempre essere servito al giusto grado di temperatura). Una pratica quest'ultima ancora molto rara negli stabilimenti a terra, ma fondamentale per l'operatività delle carrozze ristorante.

Nelle altre carrozze, ove ricordiamo che i letti erano posti trasversalmente al senso di marcia, si erano messi a

punto nuovi congegni che facilitavano la manovra degli stessi e il ribaltamento di quello superiore contro la parete, in modo di allestire in basso un comodo divano per il percorso diurno. Abbiamo già detto del riscaldamento centralizzato e gestito dal personale di accompagnamento, che disponeva altresì di una dispensa refrigerata per la piccola ristorazione e di comodi armadi per lo stoccaggio della biancheria pulita con la quale ogni giorno si rinnovavano i letti.

9. Un esordio impeccabile

Si può quindi ben comprendere l'interesse e la curiosità che animava la piccola folla convenuta quella sera del 4 ottobre 1883 alla Gare di Strasbourg (che dopo alcuni anni muterà il nome in Gare de l'Est), illuminata a festa per l'occasione. *Le Train Express d'Orient*, impeccabile nelle sue linee e nei riflessi degli ottoni e dei cristalli, era in bella mo-

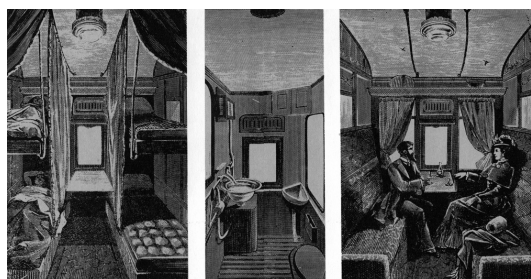


Fig. 7 – Interni delle prime vetture letti dell'Orient Express. Da sinistra uno scompartimento allestito per la notte, la toilette e lo stesso scompartimento nella sistemazione diurna.

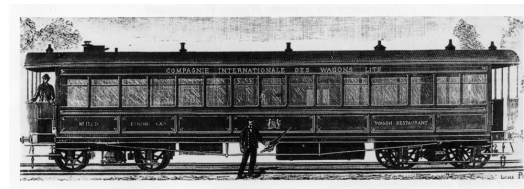


Fig. 8 – Wagon restaurant 151, anch'esso dotato di carrelli, in servizio nel viaggio ufficiale del Train d'Orient Express del 4 ottobre 1883.

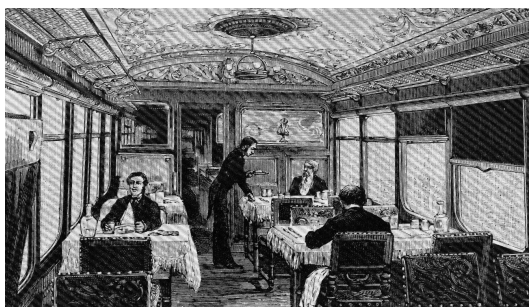


Fig. 9 – Interno dello stesso ristorante, con il soffitto decorato a *l'italienne*.

stra nel binario d'onore, pronto ad accogliere i suoi fortunati ospiti. Circa 40 passeggeri in rappresentanza di governi, mondo della finanza, società ferroviarie e giornalisti. Tra questi vi sono Georges BOYER inviato speciale di "Le Figaro" di Parigi, Oppert DE BLOWITZ corrispondente del "Times" di Londra ed Edmond ABOUT letterato e accademico di Francia, che dedicherà al viaggio un pamphlet di successo: *De Pontoise à Stamboul* (Pontoise, cittadina vicino Parigi ove allora viveva il celebre scrittore).

Il viaggio si svolse come da programma con un'organizzazione di grande efficienza: in prossimità di Augsburg (Germania) la carrozza ristorante accusò un serio guasto tecnico, ma a Monaco di Baviera, ove era stata prevista una riserva circolante (come d'altronde in altri punti strategici del percorso), venne sollecitamente sostituita tra l'ammirazione dei passeggeri.

Regolarità di marcia, tempestività degli interventi di esercizio e innovazioni tecniche, in buona parte messe a punto con il concorso degli uffici della CIWL, che per decenni saranno poi all'avanguardia in materia. Alcune di queste innovazioni, come rilevato, miravano ad accrescere la velocità dei convogli, che per la lunga autonomia e tipologia di servizio ottennero l'esenzione da alcuni controlli di polizia e amministrativi oppure che essi fossero attuati in modo da non ritardare il viaggio. Il treno era classificato come categoria superiore e beneficiava di una marcia privilegiata. Le locomotive per la trazione erano tra le più performanti delle società ferroviarie e il tunnelaggio del convoglio era rigorosamente calibrato con gli obiettivi di velocità commerciale (fig. 10).

Insomma tutto era stato studiato e posto in essere affinché il *Train Express d'Orient*, oltre che avere il primato dell'innovazione e del comfort, avesse anche quello della rapidità. Ed infatti nel suo percorso ferroviario Parigi-Strasburgo-Monaco-Vienna-Budapest-Bucarest-Giurgiu (terminale romeno sul Danubio), esso faceva guadagnare un tempo straordinario (circa 30 ore) rispetto ai precedenti collegamenti, permettendo di coprire l'intera distanza Parigi-Constantinopoli in 81 ore e 30' (e con il nuovo percorso diretto – 3.186 km – che passava per Belgrado e

Sofia, sei anni dopo la durata si ridurrà a 67 ore e 35 minuti).

"Viene giustamente affermato – scrive Edmond ABOUT nel suo resoconto del viaggio – che la nostra epoca è feconda di miracoli: ebbene debbo dire che non ne ho visti di più stupefacenti di questa odissea... da Parigi a Constantinopoli". Un'iperbole, ma non lontana dalla realtà e dall'eco che l'iniziativa ebbe sulla stampa. Il riconoscimento andava tutto intero a Georges NAGELMACKERS: per il suo spirito innovativo e per le sue formidabili capacità organizzative, senza pur tuttavia sottacere della sua buona sorte, da cui "aveva goduto un'innegabile assistenza" per l'intera odissea ferroviaria ed oltre.

10. Simbolo della Bella Epoque o strumento del pangermanesimo?

A questo punto però, inevitabili si pongono alcune domande: l'impresa sarebbe stata possibile senza un consenso politico e una partecipazione attiva di tutti i paesi attraversati? E come essa ha potuto prendere corpo e realizzarsi in un'epoca di accesi nazionalismi e, soprattutto, in uno scacchiere ove fortissime erano le tensioni politiche e militari? Vi furono, in questo campo, dei particolari interessi di valenza tale da subordinare o comporre tutti gli altri, oppure prevalse uno spirito generale che in nome del progresso tecnico rinunciava, almeno momentaneamente, ai calcoli settoriali e geopolitici?

E qui, per comprendere la situazione di allora, dobbiamo partire dal congresso di Berlino del 1878 (giugno-luglio), promosso dalla Germania allo scopo di metter fine al conflitto russo-turco nei Balcani, proponendosi altresì di disinnescare tutta una serie di implicazioni internazionali ad esso connesse e in via di rapido deterioramento.

Salvo la Russia che dovette ridimensionare buona parte degli obiettivi conquistati sul campo, tutti i Paesi partecipanti ne uscirono più o meno soddisfatti. La Germania che giocò abilmente un ruolo *super partes*, non riservò per sé alcun vantaggio territoriale, ma accrebbe enormemente la sua forza diplomatica e il prestigio politico nella regione, particolarmente verso l'impero ottomano che, dall'opera di mediazione del cancelliere VON BISMARCK, aveva visto ridursi i disastrosi effetti della sconfitta militare.

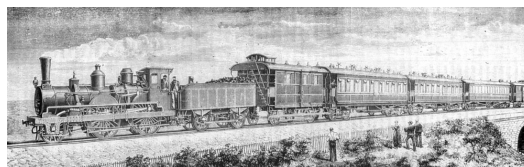


Fig. 10 – Il Train Express d'Orient nella famosa incisione di Louis POYET in un momento del viaggio ufficiale nell'ottobre 1883.

L'altra potenza che consolidò il suo ruolo nell'area balcanica fu l'impero austroungarico, che, alleato strategico della Germania, non nascondeva l'ambizione di potervi sviluppare ulteriormente la sua politica espansionistica.

I libri di storia che trattano le vicende degli ultimi decenni dell'ottocento, quando menzionano l'Orient Express, lo indicano per lo più come una delle creazioni che contribuirono a originare e alimentare la Bella Epoque. In altri casi, equivocando un poco su date, personaggi e percorsi, lo considerano invece come uno degli strumenti attraverso i quali la Germania mirava ad instaurare, nella regione Sud-Est del continente, un predominio economico e culturale dei popoli tedeschi.

Un'affermazione impegnativa e, secondo le nostre indagini che andrebbero però ulteriormente approfondite, perlomeno troppo univoca e categorica.

Georges NAGELMACKERS sapeva bene che il grande impegno finanziario e l'alto valore aggiunto dell'offerta dei treni hotel comportava necessariamente la sensibilizzazione di una domanda esclusiva e dal potere di spesa pressoché incondizionato. In altre parole, come già sottolineato, un target che si identificava con le categorie che erano al vertice del sistema economico sociale e, quindi, capaci di avere un'influenza anche politica sulle decisioni (fig. 11).

Che in tale contesto, mettendo in opera la sua formidabile rete di relazioni diplomatiche, ferroviarie, finanziarie ed industriali, Georges NAGELMACKERS potesse concepire un progetto di grande "envergure", in equilibrio con lo scacchiere politico dell'epoca e in grado di conseguire una serie di primati nel campo delle comunicazioni, appare – come già rilevato – perfettamente coerente con l'indole dell'uomo e la missione professionale che stava perseguendo ostinatamente da svariati anni. Un disegno che gli avrebbe anche consentito di mettere fine a tutte le peripezie del passato, vincendo altresì le resistenze che molte Reti mostravano ancora verso le carrozze letti e il progetto dei treni hotel, nonché di assestare un colpo decisivo alla concorrenza, sempre insidiosa, di George PULLMAN.

Come già accennato, vi erano soltanto un paio di riserve, tutt'altro che marginali per un

responsabile d'azienda: le grandi difficoltà organizzative locali ed internazionali e, soprattutto, l'enorme rischio economico che prevedibilmente non sarebbe stato equilibrato neanche di fronte ad un normale tasso di occupazione del treno.

Ma evidentemente queste riserve furono poste in secondo piano rispetto al valore innovativo dell'impresa, al prestigio e all'immagine che ne sarebbero derivati alla Compagnia Wagons lits per lo sviluppo della sua attività.

11. Un treno equilibratamente internazionale

In considerazione dell'importanza strategica che allora rivestivano i collegamenti ferroviari internazionali, Georges NAGELMACKERS prima di presentare i suoi progetti alle amministrazioni tecniche locali, verosimilmente li sottoponeva più o meno discretamente al vaglio e al beneplacito delle competenti sfere politiche dei Paesi interessati. E così supponiamo che, per la circostanza, abbia fatto anche con le autorità dell'impero austroungarico, la cui rete era la maggiormente coinvolta all'iniziativa e che, per

estensione, tecnologia e cosmopolitismo, svolgeva un ruolo ferroviario primario nell'Europa centrale e sud-orientale. Più o meno contemporaneamente il progetto sarà stato presentato anche alla Francia e alla Germania, ove è difficile escludere che non fosse portato a conoscenza dello stesso cancelliere VON BISMARCK. E riteniamo che questi lo trovasse perfettamente confacente ai criteri che spesso informavano la sua azione diplomatica e politica: assecondare, o almeno non ostacolare, iniziative di diverso carattere (tecnico commerciale nella fattispecie), anche se promosse e realizzate da entità economiche e culturali di altri paesi, purché coerenti con la sua visione e i suoi obiettivi politici.

C'è da presumere quindi che la Germania, allineandosi con gli orientamenti dell'Austria, diede subito via libera al progetto del nuovo treno, non dissimulando il proprio compiacimento che il viaggio avesse come terminale Costantinopoli: la porta del medio oriente, piattaforma indispensabile per lo sviluppo ulteriore delle sue relazioni con quella regione. Questo atteggiamento senz'altro influi favorevolmente

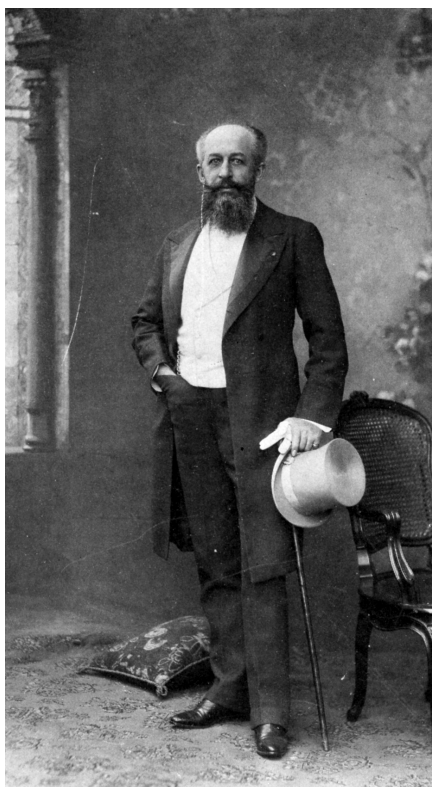


Fig. 11 – Georges NAGELMACKERS (1845-1905) in un ritratto del pittore Theo VAN RYSELBERGE nel 1897.

sui comportamenti delle Amministrazioni di Bucarest, Sofia e Costantinopoli.

Anche per la Francia, oltre al prestigio che originasse da Parigi, il treno costituiva un'opportunità sul piano politico e diplomatico, e a questo riguardo giocava anche il fatto che era la francese Società delle Ferrovie dell'Est che, su mandato di tutte le altre Reti interessate alla circolazione del treno, coordinava i vari aspetti operativi del progetto e costituiva l'interlocutore primario della Wagons lits.

A questa veniva riconosciuto il grande merito di aver ideato l'iniziativa, che, inevitabilmente carica di così delicate valenze politiche, poteva essere promossa e realizzata soltanto da una società internazionale e "neutrale", cioè appartenente ad uno Stato equidistante tra i vari blocchi politico militari allora predominanti. E il Belgio, che tra l'altro aveva un limitato peso internazionale, rispondeva bene a tali condizioni. Un treno sul quale per di più la bandiera belga batteva soltanto virtualmente, considerando altresì che tutto il percorso originava e si sviluppava ben lontano dai confini del piccolo Stato.

Attuando una sapiente composizione tra esigenze commerciali e istanze diplomatiche, Georges NAGEL-MACKERS seppe in effetti dare massimo risalto all'internazionalità dell'iniziativa, trovando un approccio di vero partenariato nei diversi paesi impegnati. Si potrebbe parlare, considerando la complessità dell'operazione, la metodologia adottata e il numero di nazionalità coinvolte, della nascita di un vero e proprio spirito comunitario, influenzato positivamente anche dalla solidarietà e dall'orgoglio professionale che andava affermandosi tra i ferrovieri europei.

Pur originando da Parigi e recando tutte le principali insegne nella lingua locale (la stessa d'altronde della città di Liegi, ove era nata la Compagnia Wagons lits), Georges NAGEL-MACKERS fu molto attento che al treno non fossero attribuiti i colori francesi. Gli inviti al viaggio ufficiale partirono da Bruxelles e i 40 ospiti che vi presero parte appartenevano ad una decina di nazionalità diverse.

Il personale di bordo era cosmopolita conosceva anche il tedesco e l'inglese, oltre la lingua dei principali paesi distribuiti lungo il percorso, da cui spesso originavano le stesse maestranze.

Tutte le comunicazioni di bordo erano naturalmente plurilingue, salvo i menù della carrozza ristorante che erano presentati in francese e in tedesco e, di volta in volta, includevano vini e piatti tipici dei paesi attraversati. Anche le monete di questi avevano contemporaneamente corso a bordo del treno, ove i prezzi erano espressi nelle varie valute, in base a una tabella di cambio affissa in ogni vettura (fig. 12).

Che il primo viaggio ufficiale dell'*Orient Express* (abbreviazione dell'originaria dicitura usata subito dagli addetti ai lavori eppoi formalizzata dalla Wagons lits) fosse un atteso evento internazionale lo testimoniano anche le

| TABLEAU DE CHANGE | | | |
|--|------------------|-----|--------|
| DES DIVERSES MONNAIES ADMISES DANS LES TRAINS D'ORIENT | | | |
| WECHSEL-TABELLE | | | |
| FÜR DIE IN DEN ORIENTZÜGEN GILTIGEN VERSCHIEDENEN MÜNZSORTEN | | | |
| Deutschland, | 1 Mark = | Fcs | 1.25 |
| Oesterreich, | 1 Gulden ö. W. » | | 2.00 |
| Rumänien, | 1 Leu » | | 0.95 |
| Serbien, | 1 Dinar » | | 0.95 |
| Bulgarien, | 1 Lew » | | 0.95 |
| Türkei, | 1 Goldpiaster » | | 0.22,8 |
| | oder Medjidie | | |

Fig. 12 – Tabella di cambio delle monete in vigore a bordo del Train d'Orient Express. Avendo il treno origine in Francia, la moneta di riferimento è il franco francese.

accoglienze riservate al convoglio e ai viaggiatori nelle principali fermate del percorso: a Strasburgo nonostante l'ora tarda c'era una delegazione di autorità e di responsabili delle ferrovie locali; a Vienna gli onori di casa furono assolti da una rappresentanza del governo; a Budapest altre personalità e una piccola orchestra zingana che allieterà i passeggeri per un breve tratto del percorso; a Bucarest la comitiva è ricevuta addirittura dai reali di Romania, mentre a Costantinopoli i viaggiatori godono dell'ospitalità personale del sultano e possono visitare i palazzi reali altrimenti preclusi al pubblico.

Tutto ciò non è riconducibile soltanto all'efficacia dell'organizzazione, ma anche al convincimento che l'iniziativa aveva quasi un valore epico e che comunque avrebbe contribuito al progresso delle comunicazioni: parteciparvi, o dare il proprio patrocinio, costituiva quindi indubbio motivo di prestigio e di orgoglio.

Quanto alla sua portata politica e ai significati che alcuni storici tentano di attribuirle, è difficile – come sopra argomentato – tirare conclusioni.

Certo è estremamente riduttivo catalogare l'*Orient Express* come una semplice espressione della Bella Epoue, come è altrettanto improprio considerarlo uno strumento promosso dalla Germania per rafforzare la sua influenza

imperialistica nelle regioni dei Balcani e del Medio Oriente (fig. 13).



Fig. 13 – In piena Bella Epoue, nel 1896, la grande notorietà dell'Orient Express fu anche utilizzata per ambientarvi una pièce teatrale di successo.

Per offrire un ulteriore elemento di riflessione, merita ricordare che senz'altro all'inizio grande fu la collaborazione tra G. NAGELMACKERS e le società ferroviarie tedesche che, come ricordato, tennero a battesimo i primi servizi di carrozze letti europei (Ostenda-Colonia e Ostenda-Berlino) eppoi ne assecondarono lo sviluppo, tant'è che all'inizio del 1880 buona parte dell'attività della Wagons lits si esplicava su tratte interne alla Germania o su collegamenti internazionali che comunque la interessavano.

Una partnership che indusse la Wagons lits a far costruire molto del suo materiale rotabile all'industria tedesca, ma che dopo la realizzazione dell'*Orient Express*, mostrò qualche incrinatura. Nel 1885, in alcuni ambienti politici di Berlino si cominciò a sostenere che era inaccettabile che servizi di carrozze letti nazionali, importanti per le comunicazioni del Paese, fossero gestiti con grande profitto da una società straniera e che bisognava porvi rapidamente rimedio.

Così le società ferroviarie della Prussia e dell'Assia iniziarono a gestire direttamente alcuni di tali servizi e nel 1887, alla scadenza delle convenzioni, la Wagons lits fu praticamente estromessa da tale settore di attività. Altrettanto avvenne per i servizi di carrozza ristorante, per la gestione dei quali fu creata una società interamente tedesca, la DSG (Deutsche Speisewagen Gesellschaft), che cominciò a competere, su alcune tratte internazionali, con la stessa Compagnia Wagons lits.

Ciò accadeva nel mentre questa progettava un treno con carrozze letti tra Berlino e Budapest al fine di creare una coincidenza diretta col passaggio dell'*Orient Express*, il quale consolidava la propria attività presidiando sempre più con le sue ramificazioni la penisola dei Balcani (fig. 14).

Che queste vicende avvenissero poi nella fase conclusiva della parabola politica del cancelliere VON BISMARCK, la riteniamo una semplice coincidenza cui è azzardato attribuire qualsiasi significato.

12. La nascita dei Grandi Treni Espressi Europei

Tutto ciò, comunque, si risolse per la CIWL con una perdita significativa di attività, che fu però ampiamente compensata dalle importanti iniziative avviate in Europa occidentale e in Russia. E questo grazie soprattutto al successo dell'*Orient Express* che, da un lato, consacrò definitivamente il ruolo della Compagnia Wagons lits nel sistema dei collegamenti e dei servizi ferroviari europei, inducendo George PULLMAN nel 1888 a rinunciare alle ambizioni continentali e delimitare la sua attività alla sola Gran Bretagna (cosicché i passeggeri dell'*Indian Mail Express*, divenuto *Peninsular Express*, poterono effettuare l'intero percorso nelle vetture della Compagnia belga, senza dover compiere il trasbordo a Bologna). Dall'altro su-



Fig. 14 – Manifesto del 1895: in attività da poco più di dieci anni, l'Orient Express non ha più bisogno di presentazioni: il suo nome già viaggia con la leggenda.



Fig. 15 – Già alla fine dell’ottocento, con i servizi ferroviari della Wagons Lits si poteva praticamente viaggiare da un capo all’altro dell’Europa.

scitò un tale interesse intorno alla nuova formula di viaggio che Georges NAGELMACKERS creò rapidamente altri treni hotel, che divennero subito celebri e per i quali fu coniata la prestigiosa qualifica di “Grandi Treni Espressi Europei” (GTEE).

Il primo di questi fu il *Calais-Parigi-Nizza-Genova-Roma Express*, inaugurato nel dicembre del 1883 e da cui successivamente nasceranno altri due GTEE famosi: il *Roma Express* e il *Calais-Mediterranée Express*. Nel 1885 fu quindi la volta dell’*Ostenda-Parigi-Vienna Express*, cui seguirono il *Nord Express* e il *Sud Express*, che cominciò a circolare nel 1887 tra Lisbona, Madrid, Parigi e Calais, e poi il *Club Train Express*, che attivato nel 1889 non avrà lunga vita, ma verrà comunque ricordato come il primo collegamento costituito da vetture salone, ristorante e servizio bagagli tra Londra e Parigi.

Dagli anni novanta la lista dei GTEE continuerà ad arricchirsi con cadenza incessante (il *Gibraltar Express* che univa Ostenda ad Algeiras passando per Parigi e Irun, il *San Pietroburgo-Vienna-Nizza Express*, il *Nord Sud Brenner Express* che collegava Berlino con Roma e Napoli, l’*Ostenda-Trieste Express*, il *Transsibérien Express*, eccetera), fino a costituire all’inizio del nuovo secolo una rete di prestigiosi convogli che collegheranno tutte le principali città europee (fig. 15).

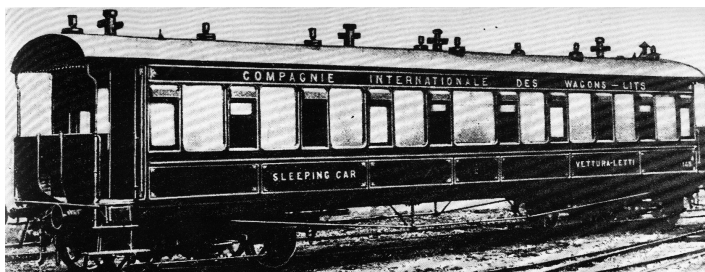


Fig. 16 – Vettura letti nr. 145 facente parte di un lotto di carrozze costruite dalle Officine di Savigliano (TO) nel 1884.

Un fenomeno di grande portata e dalle molteplici implicazioni, non sempre messo dovutamente a fuoco da chi si è proposto di descrivere le vicende dell’epoca.

In campo ferroviario si trattò di una sorta di rivoluzione. Al di là degli aspetti tecnici ed organizzativi di cui abbiamo già parlato, la pletora di società di gestione, che con approccio locale si ripartivano l’attività, furono costrette a misurarsi con problemi di valenza internazionale, e quindi ad allargare la propria visione concettuale ed operativa. E ciò indubbiamente influi in qualche modo sui processi di concentrazione dell’attività all’interno dei vari Paesi, fino alla creazione di entità nazionali che ne assunsero l’intera gestione. Come sappiamo questo fu il caso dell’Italia, che nel 1905 creò l’*Amministrazione autonoma per la gestione delle Ferrovie dello Stato* sotto la direzione dell’ing. Riccardo BIANCHI che, continuando l’azione già avviata quando era responsabile della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, diede

particolare impulso ai collegamenti internazionali utilizzando soprattutto la partnership della Compagnia Wagons lits (fig. 16).

13. Un mercato a dimensione europea

L’affermarsi della dimensione internazionale, d’altra parte, aveva un suo riscontro anche nelle carte geografiche ferroviarie, spesso pubblicate a corredo dei cataloghi degli orari dei treni, che da allora non poterono più prescindere da quella europea recante i percorsi dei GTEE. A tal riguardo un ruolo rilevante assunse la Guida dei Percorsi e degli Orari che la *Compagnie des Wagons lits et des Grands Express Européens* (la ragione sociale era stata così integrata nel 1884, a seguito del successo della formula

inaugurata con l'Orient Express) iniziò a pubblicare per i propri servizi alla fine degli anni ottanta. Edita prima in inglese eppoi anche nelle lingue dei principali Paesi, essa ebbe subito grande seguito e ogni ritardo nella sua apparizione suscitava non poche proteste (fig. 17).



Fig. 17 – La guida degli orari dei servizi Wagons Lits dell'ottobre del 1900. Essa è unica ed internazionale e pubblicata nelle edizioni inglese, francese e tedesca.

Cominciava a prender forma e consistenza quel mercato sovranazionale, condizione indispensabile per il successo dell'impresa.

Un evento straordinario per l'epoca, frutto indubbiamente di un'abile e tenace azione tesa a valorizzare i vari vantaggi tecnici e commerciali dell'iniziativa, ma che attesta altresì almeno l'acquiescenza di molti centri decisionali politici dell'epoca verso quei progetti che, con visione continentale, si proponevano di agevolare la circolazione di persone e cose.

In effetti, lo spirito di collaborazione che aveva animato la sua messa in cantiere, il valore funzionale e il prestigio che ne derivò per i paesi attraversati, il felice supera-

mento di difficoltà ed ostacoli di ogni ordine e grado (soltanto il GTEE *Transsibérien Express* ne conterà di maggiori) diedero all'*Orient Express* l'egida di opera maestra, una sorta di modello esaustivo per ogni futura realizzazione. Ciò aiutò poi la Wagons lits a far "passare" molti progetti internazionali anche a fronte di resistenze tecnico politiche poste in essere da alcuni paesi. Fu, ad esempio, il caso della messa in circolazione di un altro famoso e già citato GTEE: il *Nord Express*, che doveva collegare San Pietroburgo con Varsavia, Berlino, Parigi e Calais. La Germania probabilmente vi scorse uno strumento che avrebbe potuto rafforzare le relazioni politiche tra la Russia e la Francia – suscettibili poi di evolversi in chiave antitedesca – e non diede il benestare a che il treno passasse sul proprio territorio. Ma alla fine le diplomazie ferroviarie e dei GTEE riuscirono a far valere le ragioni della mobilità sovranazionale e del progresso, così il *Nord Express* cominciò a viaggiare il 9 maggio 1886. La sua popolazione cosmopolita, la sua preziosa funzione di corriere espresso (con l'Orient Express la Compagnia Wagons Lits aveva anche inaugurato l'importante attività di trasporto della posta e delle "messageries" – piccoli colli, valori e plichi amministrativi - dando a questi servizi un'accelerazione che, in alcuni casi, rimane tutt'ora un esempio di efficienza), il suo portato di moderna tecnologia, il suo magico ruolo di animare lo spazio per collegare luoghi e popoli lontani, fecero presto abbandonare ogni diatriba e ogni pretesa egemonica.

Sulla carta ferroviaria dell'Europa, le linee rosse che indicavano i servizi dei GTEE continuavano quindi a intensificarsi, nonostante il crescendo di tensioni politiche tra le varie regioni. La Wagons lits possedeva in quel periodo un parco vetture che per numero e valore tecnologico eguagliava quello di molte società ferroviarie europee.

Secondo una stima, l'insieme di viaggiatori che nel 1910 utilizzarono i suoi differenti servizi raggiunse la cifra di quasi cinque milioni. Livello estremamente importante considerando che in quell'epoca le occasioni e la propensione al viaggio erano molto esigue.

14. Il Simplon Orient Express

L'Orient Express mantenne sempre il primato operativo anche grazie alle sue diramazioni che avevano in Budapest il loro nodo centrale.

La prima seguiva praticamente il percorso originario, raggiungeva Bucarest, attraversava il Danubio sul grande ponte Fetesti costruito nel 1894, per poi procedere fino al porto di Costanza sul Mar Nero. Qui i viaggiatori trovavano la corrispondenza con il piroscafo che, dopo 27 ore di navigazione, li conduceva a Istanbul.

L'altra diramazione, la più importante, puntava su Belgrado eppoi su Nis, ove avveniva un'ulteriore biforcazione: il treno principale si dirigeva verso est, passava per Sofia e Adrianople per concludere il suo viaggio a Istanbul.



Fig. 18 – Immagine pubblicitaria del Simplon Orient Express del 1909, quando il treno aveva come terminale Venezia.

L'altra sezione proseguirà poi verso sud toccando Salonico e terminando ad Atene.

L'Orient Express costituiva quindi un piccolo sistema di collegamenti a se stante all'interno della grande rete continentale dei GTEE, ma con un prestigio e un'immagine ineguagliabili.

Tale assetto progredì praticamente indisturbato fino al 1906 quando fu aperto il traforo del Sempione. Nella Conferenza europea degli orari e composizione treni, tenutasi a Brema nel settembre dello stesso anno, la Wagons Lits, sostenuta dalla Società ferroviaria francese PLM (Paris Lyon Méditerranée) e dalle Ferrovie svizzere e italiane, propose di istituire un collegamento aggiuntivo con Istanbul che, partendo sempre da Parigi e passando per Losanna, Milano, Venezia, Trieste e Zagabria, raggiungesse Belgrado per poi protendersi fino in Turchia. Un percorso più meridionale, che serviva bacini di traffico importanti, altrimenti penalizzati dai frammentati treni ordinari.

A tale proposta l'Austria, con l'appoggio della Germania, si oppose con determinazione non concedendo il

transito sul suo territorio (le città di Trieste, Lubiana e Zagabria a quel tempo facevano parte integrante dell'impero austro-ungarico). Il progetto del nuovo treno, battezzato *Simplon Express*, fu quindi necessariamente ridimensionato e limitato al solo percorso Parigi-Venezia, prolungato poi fino a Trieste nel 1912 (fig. 18).

Al termine della prima guerra mondiale la proposta originaria della Wagons Lits troverà rapida e completa realizzazione e il nuovo convoglio diventerà celebre col nome *Simplon Orient Express*. Questo in poco tempo prenderà il posto del suo progenitore, che invece soltanto nel 1932 ricomincerà a percorrere per intero e a pieno regime il vecchio itinerario (fig. 19).

Evidentemente, in tale circostanza, il proverbiale equilibrio diplomatico della Wagons lits e dei vari ambienti ferroviari non riuscì a rimuovere i grossi ostacoli, in apparenza di ordine tecnico commerciale, ma in effetti di prevalente natura politica.

Nonostante questa battuta d'arresto, che però la Wagons Lits gestì come al solito con molta flessibilità e savoir faire, la grande rete di comunicazione continentale, e non solo (le vetture della Compagnia belga operavano anche in Asia Minore, nel Nord Africa e in Estremo Oriente), ovviamente proseguì imperturbabile la sua attività che ormai costituiva parte integrante e caratterizzante della vita europea.

15. Operatività internazionale e standardizzazione del materiale rotabile

L'organizzazione della Wagons Lits era un esempio di internazionalità e di autonomia, in una collaborazione rispettosa delle prerogative di ciascun Paese. La natura dell'attività, come ricordato, richiedeva un'articolazione logistica su tutto il territorio servito. Bruxelles costituiva il grande centro di indirizzo e coordinamento, cui rispondevano le varie direzioni nazionali, dotate di propri impianti produttivi, di un'organizzazione capillare e di proprio personale. Tra questo si distingueva quello viaggiante che di norma operava anche a bordo di quei GTEE che originavano o avevano transiti importanti nella rete ferroviaria di competenza. Un personale poliglotta che proveniva da circa quindici paesi diversi (a quei tempi la Compagnia belga contava oltre 50 contratti di concessione con altrettante società ferroviarie), che si incontrava nei treni o nelle stazioni o nei centri operativi di tutta Europa: migliaia di persone accomunate da un'unica missione, da uno stesso stile professionale, da una stessa divisa, da una stessa egida aziendale.

La Wagons lits fu indubbiamente la prima grande entità ferroviaria a perseguire la standardizzazione del proprio materiale rotabile. Per essa, pur rispettando i requisiti di circolazione locali, si trattava di una condizione indispensabile in quanto le sue vetture viaggiavano contemporaneamente su svariate reti, quindi dovevano presenta-



Fig. 19 – Alla fine degli anni venti si poteva viaggiare in carrozza letti dal Nord Europa al Medio Oriente: in coincidenza col SOE, l'Anatolie Express e il Taurus Express collegavano Istanbul a Bagdad e al Cairo per un percorso totale di 11.630 km.

re un'alta compatibilità operativa e una pressoché perfetta intercambiabilità in ogni circostanza. Senza contare quanto ciò fosse importante per le manovre, la manutenzione e i rifornimenti che avvenivano ad ogni latitudine europea.

Merita al riguardo ricordare che tale materiale era costruito da industrie dei vari paesi, con il criterio base della distribuzione delle commesse secondo l'importanza dei contratti di gestione stipulati con le reti ferroviarie di riferimento. La progettazione delle carrozze era normalmente eseguita dagli uffici tecnici della Wagons lits, che poi assistevano con il proprio know how internazionale le imprese locali incaricate delle varie fasi realizzative.

La sagoma delle carrozze, i colori, le insegne, le particolari tabelle di percorrenza erano quindi un altro importante fattore identificativo dell'attività e della presenza della Compagnia in tutta Europa (fig. 20).

Ogni fase del servizio, ovunque si esplicasse, rispondeva ad un unico indirizzo ed era coerente con una precisa uniformità di esecuzione e d'immagine: dall'accoglienza all'assistenza di bordo, dall'accessibilità al treno alle modalità d'uso delle attrezzature a disposizione (che presentavano anch'esse un alto livello di standardizzazione), della gestione dei bagagli alle formalità doganali, dalle procedure in corso di viaggio alla tipologia delle prestazioni

offerte e così via. Il tutto con un'organizzazione molto efficace, sempre presente anche con i suoi uffici a terra e le sue agenzie di viaggi.

Alla vista di una vettura Wagons lits, come riportano illustri resoconti, il viaggiatore difficilmente riusciva ad evitare una sensazione di prossimità domestica, anche se tutto contrassegnava l'internazionalità del mezzo e si era lontani migliaia di chilometri dalla propria città.

Uno stato d'animo che implicitamente proiettava la visione oltre l'angustia delle frontiere, verso uno spazio comune europeo, che andava contornandosi con il limite operativo dei GTEE.

Un fenomeno del tutto nuovo nella storia europea, di cui allora non si ebbe forse esatta percezione o, più verosimilmente, non si volle caricarlo di altro significato che non fosse di carattere ludico o, al limite, tecnico commerciale.

Rinviando ad altra occasione l'analisi di tale atteggiamento, conta ricordare in questa sede anche la straordinarietà dell'impegno di quella folta schiera di operatori ferroviari chiamati a collaborare al progetto dell'Orient Express.

A quei tempi in Europa i ferrovieri erano già una categoria numerosa, distribuita però sul territorio secondo il tasso di penetrazione della nuova tecnologia. Una distribuzione a macchia di leopardo, quindi, con perimetri che



Fig. 20 – Lo stemma della Wagons Lits, che si ispirava a quello reale belga, campeggiava imponente e inconfondibile sulle fiancate delle carrozze della Compagnia.

rispecchiavano le aree di competenza delle varie società ferroviarie o direzioni nazionali.

Ciascuna zona, per le ragioni già ricordate, presentava una delimitazione operativa precisa e le relazioni tra ferrovieri, erano pressoché inesistenti.

L'Orient Express infranse questo schema ormai consolidato, e indipendentemente dal grado di sviluppo della propria rete, ferrovieri di varia estrazione e nazionalità si mobilitarono per un progetto comune, che apriva al viaggio in treno una nuova operatività e traguardi inediti, ove le frontiere fisiche e professionali tendevano ad assumere un carattere sempre più virtuale.

Una grande trasformazione che si consolidò con lo sviluppo dei Grandi Treni Espressi Europei, frutto altresì dell'intraprendenza di alcuni imprenditori privati (va ricordato che a quei tempi sulla rete ferroviaria europea operavano per lo più società a capitale e a gestione privata), protesi naturalmente verso obiettivi economici e commerciali, ma non insensibili anche alle ragioni del progresso e della convivenza civile nel vecchio continente.

Un'aspettativa, che a dispetto dei crescenti nazionalismi che percorrevano minacciosamente l'Europa di allora, produsse sul piano ferroviario dei risultati che andrebbero ricordati: per oltre 30 anni, fino alla tragica deflagrazione della prima guerra mondiale, il progetto dei GTEE ebbe un costante sviluppo, entrò nei comportamenti e nella cultura di importanti strati della popolazione, influenzò alcuni settori di attività e, in qualche modo, anche alcune vicende politiche dell'epoca.

Considerando poi il ruolo che l'Orient Express e i GTEE eserciteranno sullo scenario continentale anche nei

decenni successivi, ci sembra che tutto ciò possa avere rilevanza storica non solo settoriale. Forse la materia meriterebbe di essere approfondita, considerando altresì alcuni processi operativi che, in nome di un originario spirito comunitario, portarono poi le Reti Ferroviarie, almeno le più importanti, ad attuare significative forme poi di collaborazione internazionale, che rappresenteranno utile punto di riferimento per altre attività della nascente Unione Europea.

BIBLIOGRAFIA

- [1] J. BARREAU, "*Cinquantenaire de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européen: 1876-1926*", Paris 1926.
- [2] George BEHREND, "*Grands Européens Express, The Story of Wagons Lits*", George Allen and Unwin, London 1962.
- [3] Jean DES CARS, "*Sleeping Story*", Juillard, Paris 1976.
- [4] Jean DES CARS e Jean-Paul CARACALLA, "*Orient Express*", ed. Denoël, Paris 1984.
- [5] Alexis GREGORY, "*L'âge d'or du voyage 1880-1939*", Vendôme Press, Paris 1990.
- [6] Charles LOISEAU, "*Le développement des services internationaux de Wagons Lits*", ed. Dunod, Paris 1929.
- [7] Antonio DESIDERI e Mario THEMELLY, "*Storia e storiografia*", ed. D'Anna, Firenze 1996.
- [8] J. JOLL, "*Cento Anni d'Europa*", trad. B. MAFFI, ed. Laterza, Bari 1980.