

# ORIENT-EXPRESS

**l'arte del viaggio in un  
treno**



# elettrizzanti sbuffi di sogno e di avventura

[http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice\\_simplon\\_orient\\_express.jsp](http://www.orient-express.com/web/vsoe/venice_simplon_orient_express.jsp)

Moi, je vous dis à Dieu...

*Quand je dis à Dieu, c'est comme si je portais un Toast...*

*Il pleuvait hier, à travers les gouttes qui faisaient la course sur les vitres, je me voyais déjà à bord du légendaire Venice-Simplon-Orient-Express.*

Alors, j'ai ouvert ma fenêtre et j'ai senti l'eau m'éclabousser le visage. Le vent me faisait rougir les joues. J'ai recommencé à sourire.

Les billets sont là...

Je pars.

Maintenant, je vais pouvoir réaliser mon rêve!

C'est la folie.

Après cette année pleine de nouveautés et afin de bien préparer la rentrée, des vacances s'imposent...

Mais je continuerai de suivre l'actualité et de vous lire, quoique à un rythme plus estival!

Je vous souhaite d'excellentes vacances bien méritées et je vous attends à la rentrée pour de nouvelles aventures...

Permettez-moi de vous aimer, tous!  
Reposez-vous bien!

A moi, qui vis loin de chez moi,  
Quelle que soit la raison,  
Quelle que soit la saison,  
Qui aimerais rentrer à la maison.  
Je parle d'une enfance.  
Je parle d'une chance.  
Fugue sur fugue,  
Coups sur coups,  
Voilà mon parcours!  
ADVZ

À chaque étape de ma vie  
correspond un nouveau nom.

Je revendique cette liberté de me nommer comme j'assume la liberté de mes mouvements et de mon destin.

“Ma brillante carrière” me permet de transcender l'espace circonscrit du domaine privé typique de la vie d'une femme de mon époque pour entrer dans le domaine public.

Rien n'est tel qu'il semble...

Connaît-on vraiment ceux qui nous entourent?

Ne faisons pas l'erreur de croire qu'on les connaisse au point de savoir ce qu'ils croient, ce qu'ils

pensent et ce qu'ils aiment vraiment.

La communication, c'est essentiel pour tous.

Dire ce qu'on pense, ne jamais rien prendre pour acquis et faire attention; le réel est souvent bien plus surprenant que l'idée que l'on s'en fait.

Si l'on évite de communiquer, on passera à côté de bien des choses, et de bien des réalités, et surtout de bien des gens.

Se connaît-on vraiment soi-même?

On ne trouvera ici ni un recueil de fables, ni une collection de

légendes. L'auteur a entremêlé des pensées, qui furent pour lui des théorèmes de la passion, de récits qui les illustrent, les expliquent, les démontrent, et souvent les masquent. Peut-être en est-il de ce site comme de certains édifices qui n'ont qu'une porte secrète et dont l'étranger ne connaît qu'un mur infranchissable. Derrière ce mur se donne le plus inquiétant des bals travestis: celui où quelqu'un se déguise en soi-même. Si le lecteur est destiné à comprendre et à aimer l'ordre auquel obéit cette architecture humaine, ces

colonnades pour lui s'ouvriront d'elles-mêmes comme des fleurs. S'il ne possède pas la clef d'une expérience analogue, on peut tout au plus lui promettre de deviner, de la fête ou du massacre intérieur, quelques lueurs de torches à travers les fissures des pierres, quelques cris, quelques rires sans cause, quelques bouffées de musique peut-être discordante, et de fracas de cœurs brisés.

Pour moi, c'était bien choisi.

Au fond, ce bref détour vers l'institution universitaire n'est peut-

être qu'une manière de différer une décision, qui marque 2003.

Quoi qu'en disent et pensent les autres, je vais rejoindre le groupe vaguement louche des saltimbanques et bohêmes en tous genres, comme aurait sans doute marmonné ma grand-mère: je serai écrivain.

Me destinée littéraire est ancrée dans ce que j'ai désigné tout au long de ma vie comme mes projets de la vingtième année.

A vingt ans, j'avais prévu à peu près trois ou quatre de mes livres, et j'avais commencé à barbouiller

beaucoup de papier. Alors bien entendu, je m'étais chargée d'un fardeau que je ne pouvais pas porter.

Est-ce par souci de retrouver, à posteriori, à la fois une unité et une origine dans une sorte d'implosion première d'où tout procéderait?

Sans doute.

On m'envie ma liberté qu'on exagère du reste; la vie fait bientôt de recréer des liens, prenant la place de ceux dont on se croyait débarrassé; quoi qu'on fasse et où qu'on aille, des murs s'élèvent

autour de nous et par nos soins,  
abris d'abord, et bientôt prison.

Rome, le 23 juillet 2013

Assunta Daniela Veruschka Zini



**Se vi è un treno che ha fatto la Storia è l'*Orient-Express*.  
Il mito inizia a Parigi, alla Gare de l'Est, nel 1883.**

**Simbolo atemporale dell'arte del viaggio, l'*Orient-Express* costituisce uno dei gioielli del patrimonio della Société Nationale des Chemins de fer Français [SNCF].**

**Il pomeriggio del 4 ottobre 1883, i parigini si accalcano alla Gare de Strasbourg, che diverrà la Gare de l'Est. Una folla curiosa ed elegante ha, appena, scoperto una invenzione che rivoluzionerà il trasporto: l'*Orient-Express*.**

**È inaugurato, in pompa magna, alla presenza di personalità del mondo politico, giornalistico e letterario. La sua prima tratta lo porta a Costantinopoli; corre, giorno e notte, fino a Bucarest. I passeggeri trasbordano, allora, su un altro treno fino in Bulgaria, poi, su un battello, che li conduce sul Bosforo.**

**L'accesso diretto dal treno sarà possibile solo nel 1889.**

**Costantinopoli diviene, allora, il *terminus majestueux* dell'*Orient-Express*, sinonimo di sontuosità e di romanticismo.**

**Questo primo *aller-retour* di 3.094 chilometri in meno di due settimane, sarà riportato da una stampa entusiasta. Nell'edizione del 20 ottobre 1883 del quotidiano francese, *Le Figaro*, l'inviato speciale Georges Boyer scrive:**

***“En 76 heures au lieu de 111 comme autrefois, nous avons accompli le trajet de Constantinople à Paris et cela sans la plus légère fatigue, dans des conditions de confort absolu. ”***

**È l'inizio del mito!**

**di**

**Assunta Daniela Veruschka Zini**

È al giovane ingegnere belga Georges Nagelmakers, appassionato di treni e di ferrovie, fino dalla più tenera età, che si deve questo capolavoro della rotaia. Durante un soggiorno negli Stati Uniti, nel 1868, viaggia a bordo dei treni Pullman ed esperimenta i loro famosi *sleeping-cars*. Ma, se alcuni treni americani sono molto in anticipo, tecnologicamente, su quelli del vecchio continente, di contro, sono poco confortevoli.

Georges Nagelmakers torna in Europa con una idea: creare un treno con tutte le caratteristiche di un *Grand Hotel* viaggiante, capace di avvicinare tra loro le Nazioni, attraversando l'intero continente europeo.

Riesce nella folle scommessa di unire lunga percorrenza, comodità, eleganza e raffinatezza...

E nasce, così, questo affascinante e straordinario convoglio ferroviario, l'unico interamente composto da vetture della *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*.

Il rapido successo dell'*Orient-Express* fa imporre nuovi treni, tutti di grande classe: il *Nord-Express*, il *Sud-Express*, il *Calais-Nice-Rome-Express*.

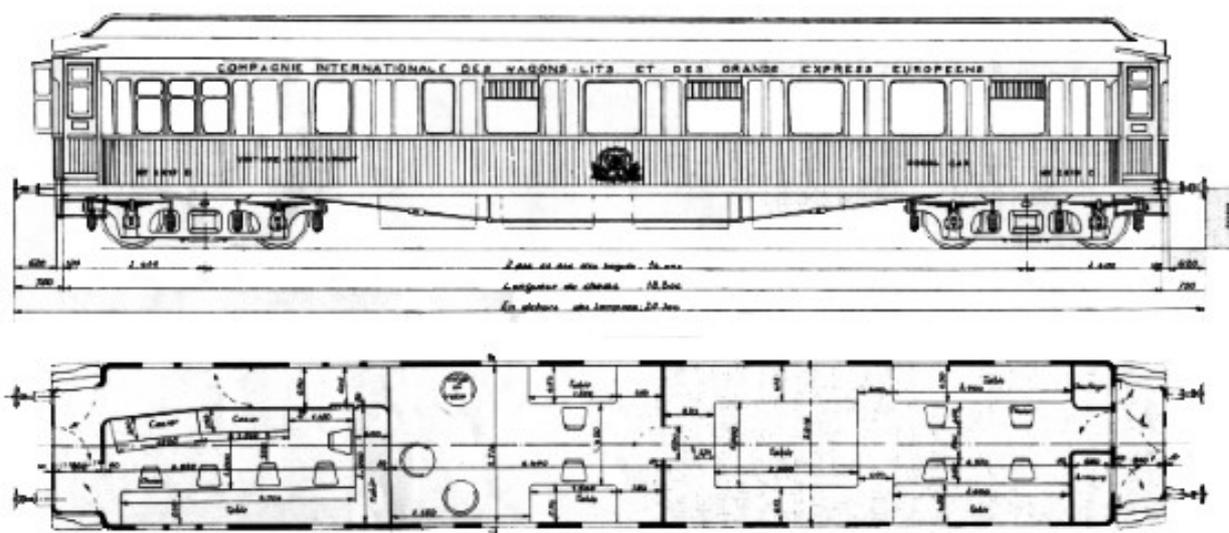
Per accogliere i passeggeri, una volta arrivati a destinazione, Georges Nagelmakers fonda, allora, la *Compagnie Internationale des Grands Hôtels*. Crea degli *hôtels* dai nomi mitici il *Pera Palace*, a Costantinopoli, e il *Riviera Palace*, a Monte-Carlo.

È la prima catena alberghiera internazionale.

Dalla sua origine, l'*Orient-Express* coniuga innovazione e raffinatezza. Soprannominato *le Roi des Trains*, *le Train des Rois*, è fondato sull'innovazione e le cabine sono equipaggiate di ciò che vi è di più moderno per l'epoca. Dispongono di un riscaldamento centrale, dell'acqua calda e dell'illuminazione a gas. Interno rivestito; letti impeccabili; accappatoi griffati con il marchio della compagnia attendono i viaggiatori. Vengono utilizzati i migliori materiali: lenzuoli sono in seta, sanitari in marmo, coppe in cristallo e stoviglie in argento. Venti cabine si trasformano in salone, durante il giorno.

Prima della prima guerra mondiale, la struttura delle vetture è in *teck*. Dopo il 1920, diviene metallica per eliminare gli scricchiolii del legno. René Lalique concepisce la decorazione interna dei *wagons-restaurants* con pannelli di vetro incorniciati da *boiseries d'acajou* di Cuba.

*L'Orient-Express* diviene, così, un terreno di espressione de *l'Art Nouveau*.



Figurino della carrozza ristorante 2419 D in elevazione e in pianta dopo la ristrutturazione

Durante la prima guerra mondiale, il parco dei *wagons-lits* è requisito, poi, disperso o distrutto. Una delle sue vetture entra, tuttavia, nella Storia: la n. 2419 D, quella nella quale si svolgono le trattative di ben due armistizi tra Francia e Germania, nel 1918 e nel 1940. Per il futuro maresciallo Ferdinand Foch, comandante in capo delle forze armate alleate, viene, infatti, allestita a ufficio per ricevere i delegati tedeschi, nel novembre del 1918.

Nel giugno del 1940, Hitler impartisce ai genieri della Wehrmacht questi ben precisi ordini:

*“Il vagone storico tedesco e i monumenti del trionfo gallico devono essere trasferiti a Berlino.”*

I due binari sono distrutti. La carrozza, collocata nella piazza Lustgarten, in posizione centralissima nel quartiere Mitte, sull'isola

della Sprea, rimane esposta, come trofeo di guerra, per una settimana, visitata da migliaia di berlinesi, che fanno la fila per accedere alla passerella, posta all'altezza del suo pavimento. I visitatori hanno, così, modo di vedere il trattato di Versailles in originale, custodito nella vettura. Terminata l'esposizione, la 2419 D viene smistata in una stazione secondaria di Berlino.

Nel 1944, le SS la fanno saltare di fronte all'avanzata degli alleati a Berlino.

La seconda guerra mondiale, poi, la divisione dell'Europa tra Est e Ovest mette l'*Orient-Express* in grande pericolo.

L'ultimo *aller-retour* Parigi-Istanbul è del 1977.

Oggi, resta un treno composto da sette vetture, che possono accogliere fino a centosettanta persone, di proprietà della SNCF e classificate monumento storico: *Taurus, Anatolie, Flèche d'Or, Riviera, Train Bleu, Etoile du Nord* e *Côte d'Azur*.

Trains Expo, filiale della SNCF, mette, ormai, l'*Orient-Express SNCF* a disposizione di imprese per creare eventi di prestigio : seminari, pranzi, cene, *cocktails* o viaggi in giornata.

Tra i passeggeri dell'*Orient-Express* fanno bella mostra di sé miliardari e teste coronate, politici e agenti segreti, quali il magnate delle armi Basil Zacharoff; il titolare della Royal Dutch-Shell; sir Henry Deterding; il sultano Aga Khan III e Ali Salman Aga Khan; Leopoldo II del Belgio; Edoardo VIII di Inghilterra e la celebre Wally Simpson; Ferdinando di Bulgaria, che per lo sfrenato amore per i treni, insisteva per mettersi al comando della locomotiva, quando l'*Orient-Express* attraversava il suo territorio; il duca e la duchessa di York; il presidente francese, Paul Deschanel, protagonista di una storica e imbarazzante caduta dal treno in marcia, nei pressi di Lione; il fondatore del sionismo, Theodore Herz; lo scrittore Lev Nikolaevič Tolstoj; il creatore dei balletti russi, Sergei Diaghilev; Lawrence d'Arabia e l'attrice americana Marlene Dietrich.

Tra le spie internazionali, quelle identificate, ovviamente, spiccano i nomi di lord Baden Powell, sir Robert Bruce Lockart e Mata Hari.

**Il mito dell'*Orient-Express* si costruisce, più tardi, grazie alla letteratura e al cinema. Numerosi autori ne traggono ispirazione: Joseph Kessel, Ernest Hemingway e Agatha Christie. Nel 1974, per l'adattamento cinematografico del romanzo, *Murder on the Orient Express*, il regista Sydney Lumet fa sfilare sul treno i più grandi attori, Albert Finney, Richard Widmark, Jacqueline Bisset, Michael York, Vanessa Redgrave, John Gielgud, Wendy Hiller, Jean-Pierre Cassel, Lauren Bacall, Ingrid Bergman, Sean Connery e Anthony Perkins.**

Quando nacque in Europa il mito dell'Oriente?

Indubabilmente, in epoche assai remote.

Attesa di quegli dei che, forse, abitavano là dove sorge il sole?

Curiosità per Paesi lontanissimi e misteriosi, dai quali provenivano quelle merci preziosissime, che, dalle navi dei mercanti, approdavano alle corti dei potenti?

I governatori delle lontane province del Medio Oriente inviavano nella Roma Imperiale favolose ricchezze favolose e raffinate opere d'arte insieme a vaghe notizie sui popoli che le producevano: pescavano perle; tessavano impalpabili stoffe; dai loro alambicchi venivano distillati profumi rari; incensi e spezie venivano preparati con la loro millenaria sapienza.

Quando, in Europa, prese stabile dimora la nostalgia dell'Oriente?

Indubabilmente, la contagiaronò i crociati. Molti di loro, infatti, avevano vissuto, per anni, in Terra Santa, e avevano adottato usi e abitudini orientali. Al loro ritorno, il continente conobbe un risveglio colossale e convulso della moda orientale: uomini e donne vestivano costumi realizzati con il magico tessuto dell'Est, la seta, già tanto costosa ai raffinati romani. Tagliata e cucita nelle fogge

più esotiche, accendeva estenuanti rivalità tra i principi, i nobili e i rappresentanti più facoltosi del nuovo ceto in ascesa, la borghesia. Marco Polo, tornato dal suo viaggio, raccontò le meraviglie viste e gioite, nel Catai; e tutti avevano sognato a occhi aperti, anche se pochi vi avevano creduto.

Nel Settecento, il francese Antoine Gaillard tradusse *Le Mille e Una Notte*: storie affascinanti di amori e di avventure che avevano come teatro i *bazar*, le moschee, i minareti, gli *harem*, i giardini, i caravanserragli, i palazzi, le capanne, le caverne di Bagdad, della Siria, dell'Egitto, dell'Arabia, di Damasco, di Aleppo, di Costantinopoli, del Bosforo. Erano protagonisti principesse e schiavi, odalische e mercanti, califfi e mendicanti, emiri e ladroni. Il turco era, nuovamente, il personaggio principe della letteratura e del teatro, non più nemico minaccioso e infedele, quanto felice babbeo, abitante di un Paese, dove tutto era possibile e i palazzi erano lastricati d'oro e abitati da creature potentissime.

A questo Oriente fiabesco si affiancava un Oriente poggiato su più realistiche basi commerciali e militari, che era l'Estremo Oriente, dove inglesi e olandesi, in particolare, erano, solidamente, impiantati.

I pittori si recavano in quelle lontane contrade per ritrarre residenti britannici, avvolti in vesti orientali e da voluminosi turbanti, o autentici nababbi grondanti perle e diamanti.

La nostalgia dell'Oriente, nell'Ottocento, venne nutrita dai racconti di usi e costumi dei popoli dell'Est, racconti usciti dalla penna dei primi inviati speciali, mitici anche loro almeno quanto i Paesi che andavano illustrando. Quegli scritti e le incisioni che li illustrano, costituirono un ulteriore richiamo per migliaia di lettori, oltre a nutrire cupidigie coloniali più o meno evidenti. Sicché quando, nel

1883, partì, dalla Gare de l'Est di Parigi, il primo treno diretto a Costantinopoli, nonostante un nome ufficiale, *Orient-Express*, venne denominato "treno della nostalgia".



Dalla capitale francese alle radiose soglie dell'Asia, questo treno trasportava più che sovrani, che avevano i propri treni speciali, una strana fauna umana, composta di *maharaja* e spie, sultani e assassini, contrabbandieri e banchieri, trafficanti e granduchi, cagionevoli di salute e donne fatali.

La letteratura e, poco dopo, il cinema, si impadronirono di questa insperata occasione. Si contano circa quattrocento romanzi e cento film. E, in tutti, l'*Orient-Express* è, più o meno, protagonista.



Era un treno di solido acciaio e legni pregiati, foderato di velluto; cuoio damascato; tappeti e specchi; la luce delle lampade a gas era attenuata con nuvolette di tulle rosa e lilla. Due vagoni letto portavano quarantotto cuccette, suddivise in scompartimenti separati e, piacevolmente, riscaldati. Nel vagone ristorante,

elegantissimo, camerieri in livrea servivano caviale e ostriche accompagnate da *champagne*. E, tuttavia, il viaggio era assai scomodo: numerosi i trasbordi e le soste. Il Danubio si attraversava su un barcone e alcuni tratti si facevano in diligenza.

Soltanto dal 1890, si iniziò a poter giungere, due volte la settimana, a Istanbul, in sessantasette ore, senza dover più scendere dal convoglio.

Ciò che destava la maggiore curiosità era il famoso vagone letto.



Una novità!

L'intimità degli scompartimenti, dove nelle accoglienti alcove, per oltre sei giorni, i viaggiatori potevano rinchiudersi, accendeva le fantasie lascive nei lettori del continente e, non a caso, Guillaume Apollinaire, in uno dei capolavori della letteratura erotica francese,

*Les Onze Mille Verges* [1907], ambienta gran parte delle sue deliranti scene di amore e di morte su questo treno favoloso.

Prima di quel viaggio sull'*Orient-Express* non vi era modo, tranne rarissime eccezioni, né di mangiare né di dormire durante il viaggio. Nel 1886, la baronessa von Stoeckel, nota viaggiatrice, rievoca, così i viaggi in treno ai suoi tempi:

***“Poiché, a quell’epoca, non esistevano vagoni ristorante, tutti si precipitavano, durante le fermate previste, al buffet della stazione; venticinque minuti per il pranzo, poi, un ferroviere urlava:***

***“Partenza tra un quarto d’ora!”***

***E tutti salivano sul treno.”***

***“Non vi erano toilettes”***,

scrive ancora,

***“e la gente si premuniva di un utensile domestico molto pratico, e, una volta usato, se ne gettava il contenuto dal finestrino.”***

***“Le vetture aggiunte a Parigi”***,

ricorda, ancora, la scrittrice,

***“avevano larghi sedili con schienale imbottito, muniti di una maniglia, che si tirava per ottenere una cuccetta, non vi erano né lenzuola né coperte, ma, per un franco, si poteva noleggiare un cuscino.”***

Ma, all’epoca in cui la baronessa von Stoeckel stendeva i suoi ricordi, esisteva, già, da dieci anni, la compagnia che aveva introdotto, in Europa, la novità americana dei vagoni letto; e sull'*Orient-Express*, già, da tre anni, erano in servizio i vagoni letto e la vettura ristorante.

I viaggi di questo treno fornirono materiale, pressoché ogni giorno, ai giornali. Notizie curiose, stravaganti e piccanti si alternavano ad altre assolutamente raccapriccianti, ma tutte erano, spesso, in gran parte, false: le settanta valigie di Edoardo VII, futuro re di Inghilterra; le vanterie del miliardario rumeno Binesco [*“L’Orient-Express impiega quarantacinque minuti ad attraversare le mie terre.”*]; le follie dei sovrani in incognito [la vettura riservata da Leopoldo II del Belgio per sé e per la fatale Cléo de Mérode]; gli sfizi di Ferdinando I di Bulgaria che aveva l’*hobby* di guidare il treno e che, poi, dovette raggiungere la sua capitale nascosto nella *toilette* di quello stesso convoglio, per cercare di riconquistare il trono; il primo viaggio del miliardario armeno neonato, avvolto in un tappeto per sfuggire ai turchi; il presidente francese Paul Deschanel, caduto dal treno in pigiama; la *belle dame* che, uscendo dal bagno, si accorse che il suo vagone era stato staccato in Italia.

Numerose le notizie per la cronaca nera: una bomba, negli anni 1930, rischiò di uccidere Josephine Baker. Nel 1917, il treno restò bloccato dalla neve per undici giorni e una donna tentò il suicidio. Nel 1888, saltò in aria la locomotiva.

Nel 1916, sull’Orient-Express venne arrestata la prima di una lunga serie di spie, più o meno immaginarie, ma quella prima pare fosse un autentico 007 e si chiamava Michel.

Nel 1919, fu trovato il cadavere di un commerciante albanese.

Nel 1930, il cadavere di una donna morta per *overdose* di droga.

Nel 1932, un secondo cadavere femminile: una indossatrice francese pugnalata da sconosciuti.

È in tale epoca che fa la sua comparsa *“il treno che gli orari ferroviari internazionali indicavano pomposamente con il nome di Taurus Express, e che consisteva in due vetture ordinarie, un*

*vagone-letto e un vagone-ristorante con annesso cucinino*". E su questo treno che, attraverso la Turchia e la Siria, raggiunge Beirut e Bagdad, Agata Christie ambienta uno dei suoi celebri romanzi a base di complicati delitti, che non sfuggono all'occhio acuto di Hercule Poirot.

Nel febbraio del 1950, si verifica un altro incidente sull'*Orient-Express*: un diplomatico statunitense caduto o scaraventato giù dal treno.



Ormai, la fama dell'*Orient-Express* va declinando, soffocata dalla concorrenza delle linee aeree. La società del gran mondo ha, perfino, cambiato nome, non si chiama più *high-society*, ma *jet-set*, vale a dire gente che scorrazza per il globo sui *jet*: colazione a Londra, pranzo a New York, cena sul Bosforo, domani chissà.

Nel 1977, l'*Orient-Express* copre, per l'ultima volta, il suo percorso favoloso e va in rimessa, nessuno ne ha più bisogno. Al suo posto appaiono, subito, i "treni della nostalgia" che, in raffinate e pignole ricostruzioni dei vecchi esemplari, trasportano turisti per cifre niente affatto modeste.

Nel maggio del 1982, l'*Orient-Express* viene resuscitato e restaurato, limitatamente al tratto Venezia-Londra. Ma con i suoi costi, per molti l'*Orient-Express* è destinato a rimanere un treno che si chiama desiderio.

**Assunta Daniela Veruschka Zini**  
**Copyright © 23 luglio 2013 ADZ**

