

L'Orient Express

La posta che viaggiava insieme ai re e alle spie

Di Paolo Guglielminetti



Sopra: questo manifesto del 1889 lascia intuire quale complessa rete di trattative Nagelmackers dovette tessere per realizzare il suo grandioso progetto. Il testo spiega che il servizio è garantito da quattro compagnie, due britanniche e due francesi, e si avvale della collaborazione di innumerevoli enti ferroviari e dei governi di diversi paesi.

In alto a destra: questa fotografia del 1873 ritrae Nagelmackers seduto sulla piattaforma di accesso di un vagone "Boudoir" prodotto dal suo socio, il colonnello William d'Alton Mann, che è in piedi accanto a lui. Quando i soci si separarono, nel 1876, Nagelmackers acquisì 53 di questi vagoni letto di lusso per la CIWL.

Paolo Guglielminetti, 36 anni, colleziona la storia delle ferrovie sotto il profilo storico-postale e tematico. Socio di varie associazioni di settore (CIFT, ANACI, AICAM, Railway Philatelic Group, Intern. Motivgruppe Eisenbahnwesen), è autore del volume "Catalogo degli annulli speciali italiani 1871 - 1920" edito dall'ANCAI e di numerosi articoli di carattere tematico e marcofilo. Fa parte del Forum "Filatelia e Francobolli".

L'idea fu dell'ingegnere belga George Nagelmackers

Orient Express: un nome che non evoca solo un treno ma anche spie, intrighi, mistero. Nessun altro treno ha mai goduto della sua fama e, forse, nessun altro treno ha mai trasportato così tanti personaggi illustri di ogni tipo in un'epoca in cui l'aereo ancora non c'era, e l'unica alternativa, sulle grandi distanze, erano gli scomodi e lunghi viaggi via mare. L'idea del treno si deve a George Nagelmackers, ingegnere belga, che dopo aver fondato nel 1872 la *Compagnie des Wagons Lits* organizza il primo viaggio della sua carrozza letto tra Parigi e Vienna. Nel 1876 la *Compagnie* diviene Internazionale prendendo la sigla CIWL con cui è nota tuttora. Ispirandosi ai servizi creati sulle linee ferroviarie americane da George Pullman, Nagelmackers vuole creare una rete di collegamenti di grande comfort con vagoni letto e vagoni ristorante. Il 4 ottobre 1883 la CIWL inaugura l'*Express d'Orient* tra Parigi e Giurgewo (in Romania) via Monaco - Vienna - Budapest. Da Giurgewo si prosegue in battello via Danubio e Mar Nero fino a Costantinopoli, per un tragitto totale di circa 80 ore. A bordo ministri, diplomatici, giornalisti ma nessuna donna, in nome della scarsa sicurezza dell'Europa centro-orientale. Nel 1889 il treno, ormai diventato *Orient Express*, viene instradato da Budapest via Belgrado - Nis - Sofia e, per la prima volta, giunge a Costantinopoli senza che ai viaggiatori siano imposti trasbordi sul battello, in meno di 70 ore.

Il Simplon Orient Express

Con l'apertura al traffico del tunnel del Sempione, nel 1906 viene creato un nuovo treno di lusso il *Simplon-Express* sul percorso Parigi - Losanna - Milano - Venezia. Per il veto austriaco che non vuole concorrenti all'*Orient Express* via Vienna, il treno non può ancora proseguire oltre Venezia. Nel 1914 il servizio viene limitato alla tratta Vienna - Budapest in ragione delle difficoltà di circolazione imposte dal primo conflitto mondiale. Il *Simplon-Orient-Express* tra Parigi e Costantinopoli via Losanna - Milano - Venezia, con carrozze da Calais e con diramazioni per Bucarest ed Atene, viene ripristinato il 10 aprile 1919.

L'Arlberg Orient Express

Nel 1920 al collegamento principale via Sempione ne viene affiancato un'altro via Svizzera e Austria che prende dal 1932 il nome di *Arlberg-Orient-Express* dalla galleria dell'Arlberg attraversata tra Svizzera ed Austria. Riprendono anche i servizi dell'*Orient Express* "originale" via Monaco - Salisburgo - Vienna. Il miglior tempo di percorrenza Parigi - Costantinopoli scende a 70 ore, poi 57 nel 1930. Nel 1939 la dichiarazione delle ostilità comporta l'immediata interruzione dell'*Orient Express* via Germania. Nel 1942 viene soppresso anche il *Simplon-Orient-Express*.

Dopo la guerra, l'8 gennaio 1946 riprende il servizio del *Simplon-Orient-Express* fino a Venezia (le carrozze per Istanbul vengono nuovamente istituite nel 1947). Il 1° aprile riprende anche l'*Orient Express* fino Linz e Vienna. Da Salisburgo a Vienna viene fuso con l'*Arlberg-Orient-Express* che prosegue poi fino a Budapest. Il *Simplon-Orient-Express* raggiunge nuovamente Costantinopoli, divenuta Istanbul, nel 1953. A Sofia avviene la coincidenza con l'*Orient Express* che è stato prolungato da Vienna via Budapest - Bucarest. I servizi non sono più soltanto di "lusso" perché devono attraversare le repubbliche popolari dell'Europa orientale.

La fine del servizio

La "guerra fredda" fa sentire i suoi effetti. Nel 1962 sia il *Simplon-Orient-Express* che l'*Arlberg-Orient-Express* perdono "Orient" dal nome e si fermano rispettivamente a Zagabria ed a Vienna. Resta solo l'*Orient Express* limitato anch'esso a Vienna, anche se nel 1964 il capolinea diventa Budapest con una carrozza letto per Bucarest. Istanbul viene servita solo dal collegamento bisettimale *Direct-Orient* da Calais via Milano - Belgrado (cioè sul vecchio itinerario del *Simplon-Orient-Express*). Nell'era della velocità, questo treno con le sue 56 ore non ha più nulla di espresso, e solo una carrozza letto è prevista in composizione.

Condannato dalla sua lentezza, il 19 marzo 1977 parte l'ultima corsa del *Direct-Orient* da Istanbul; il 22 marzo circola l'ultimo convoglio da Parigi. Non c'è più nessun collegamento ferroviario diretto tra l'Europa occidentale ed il Bosforo. Continua invece il servizio dell'*Orient Express* tra Parigi e Budapest / Bucarest, poi limitato al tragitto Parigi - Vienna sul quale circola tuttora.

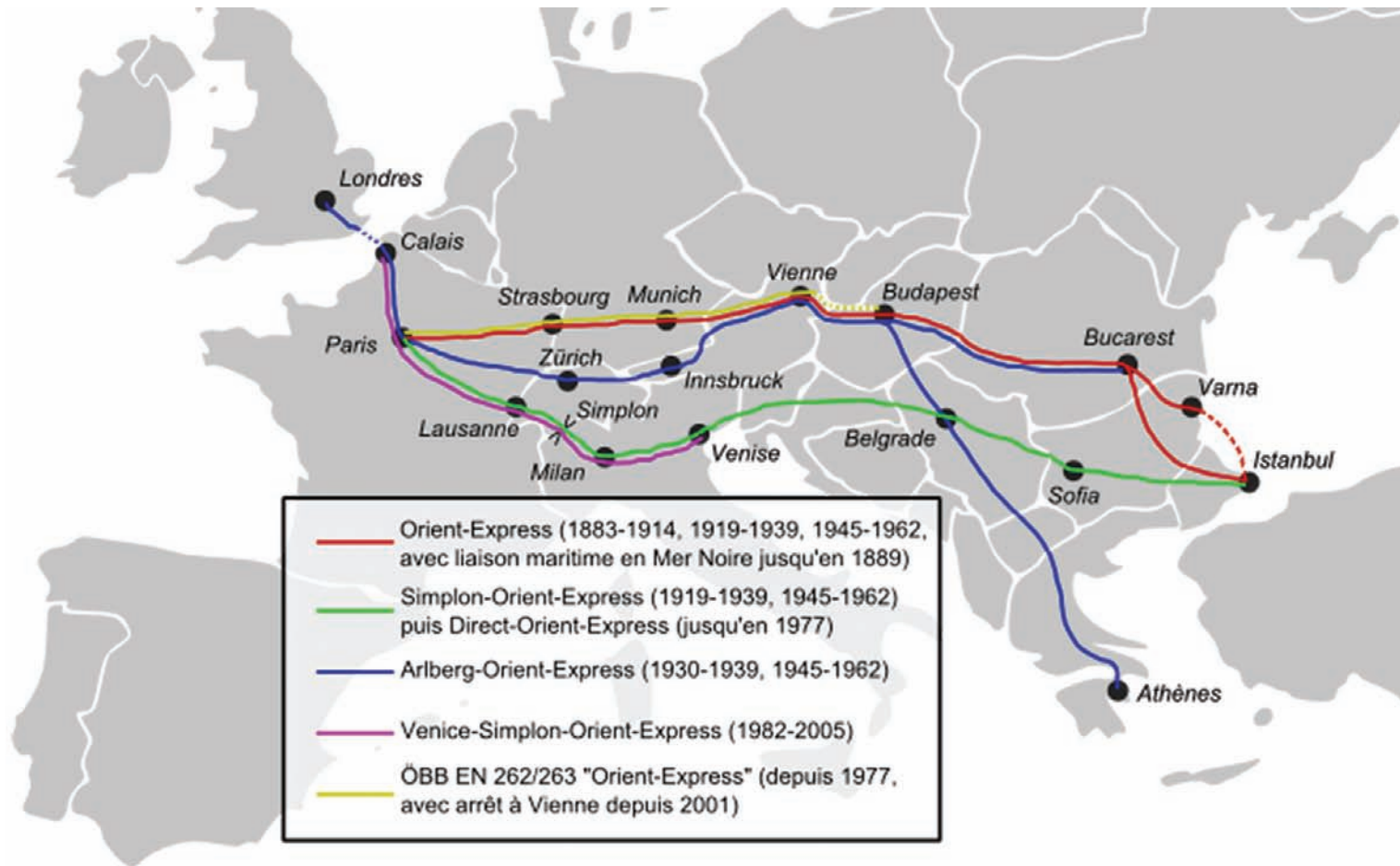
Il trattamento della corrispondenza

Dal punto di vista postale, la corrispondenza affidata al treno in partenza da Costantinopoli reca una vignetta con la scritta EXPRESS D'ORIENT in diagonale e la mezzaluna con la stella. La vignetta è del tutto simile (in piccolo) alle etichette usate per contraddistinguere i bagagli trasportati sul treno, e mi è nota in colore salmone e nero. Personalmente ho visto corrispondenza così affrancata in partenza dagli uffici postali austriaco, tedesco ed inglese. L'interpretazione prevalente è che la vignetta servisse a pagare una sovratassa per l'inoltro con l'*Orient Express*, come indicherebbe l'applicazione sempre a fianco del francobollo. La corrispondenza così affrancata veniva probabilmente affidata al personale della CIWL in quanto non è nota la presenza di un vagone postale ambulante agganciato al treno per tutto il percorso. Per quanto a mia conoscenza, l'uso della vignetta è limitata alle corrispondenze da Costantinopoli, mentre non ho mai avuto occasione di vederla su lettere verso la città del Bosforo. Da rilevare anche che la vignetta ha sempre mantenuto il nome di origine del treno (*Express d'Orient*).

Estratto dell'articolo "L' Orient Express"
di Paolo Guglielminetti - Published on The Postal Gazette, Dec. 2006

Numero 3 / Dicembre 2006

The Postal Gazette 23



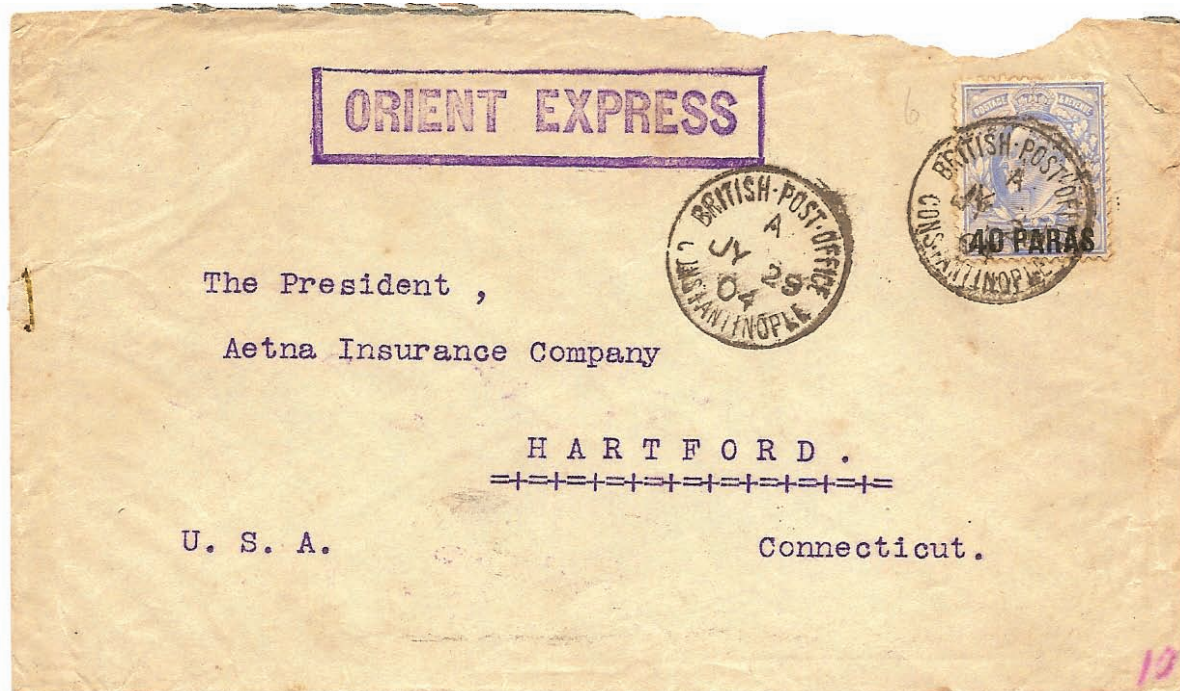
Frammento con la vignetta EXPRESS D'ORIENT in rosa salmone e francobollo del Levante Austriaco da 10 Para, con annullo dell'ufficio postale austriaco di Costantinopoli II in data 23 luglio 1887.

In basso: lettera da Costantinopoli a Hartford, Ct, USA, affrancata per 40 paras, affidata all'ufficio postale inglese di Costantinopoli in data 29 luglio 1904, con timbro in cartella su una riga ORIENT EXPRESS

Nei primi anni del '900 la pratica dell'applicazione della vignetta sembra venir abbandonata. La corrispondenza per cui si richiede l'instradamento via *Orient Express* riceve dei timbri o delle scritte che indicano il percorso voluto. Non è noto se i timbri fossero sempre apposti dal mittente, oppure anche da uno o più degli uffici postali stranieri e ottomani presenti sul Bosforo. La pratica di indicare con un timbro la richiesta di instradamento via *Orient Express* diventa intanto corrente anche sulla corrispondenza in partenza dall'Europa occidentale verso il Bosforo. Nel dopoguerra non si ritrova più l'indicazione sulla corrispondenza della richiesta di instradamento via *Orient Express*, che del resto non rappresenta più un servizio particolarmente veloce rispetto ai collegamenti aerei ormai ben sviluppati ovunque.

Bibliografia

- COOKRIDGE E. H., *Orient Express. Vita e momenti del treno più famoso del mondo*, 1982
- DE CARS J., CARACALLA J.-P., *L'Orient Express - un siècle d'aventures ferroviaires*, 1984
- CARACALLA J.-P., *Le Goût du voyage : Histoire de la compagnie des wagons-lits*, 2001



Cartolina postale con l'Orient Express alla stazione di Salisburgo (1905)

In alto: il servizio originario dell'Orient Express collegava Parigi con Istanbul passando per Monaco di Baviera, Vienna, Budapest e Bucarest. I passeggeri dovevano scendere a Giurgievo, in Romania, 72 chilometri a est di Bucarest, per salire a bordo di un tragheto che li portava sull'altra sponda del Danubio. Qui prendevano un secondo treno che li conduceva fino al porto di Varna, sul Mar Nero. A questo punto dovevano trasbordare su un secondo tragheto che li avrebbe finalmente portati fino a Istanbul.

In basso a destra: Cartolina con la vignetta EXPRESS D'ORIENT in rosa salmone e francobollo del Levante Tedesco da 20 Para, con annullo dell'ufficio postale tedesco di Costantinopoli in data 1 maggio 1901 (tre giorni dopo, grazie al trasporto via Orient Express, la cartolina era già nella città tedesca di destino, Chemnitz).

