

Nuova Rivista Storica

Anno XCIV, Gennaio-Aprile 2010, Fascicolo I

Bollettino bibliografico: Schede

Storia contemporanea

C. DE RISIO, *Treni nella storia*, Roma, Editoriale Trasporti, 2009, pp. 160, con ill., € 25,00

Il treno come mezzo di locomozione è noto a tutti. Lo è senz'altro meno quale luogo e scenario di importanti avvenimenti storici, viaggi segreti, incontri riservati e decisivi per le sorti del pianeta, trattati di pace e molto altro ancora.

Il giovane Winston Churchill, inviato del «Morning Post», divenne famoso difendendo un treno blindato attaccato dai Boeri (Guerra Anglo-Boera). Corrispondente a venticinque anni del noto foglio britannico (250 sterline al mese e tutte le spese pagate), il discendente del duca di Marlborough, aveva già fatto precedenti esperienze «sul campo». La prime pallottole le aveva sentite fischiare a Cuba, percorsa da fremiti di rivolta, prima della guerra ispano-americana che avrebbe strappato la perla delle Antille alla Spagna in piena decadenza. Nel 1897 era stato in India partecipando per la prima volta a un'azione militare. L'anno seguente, nel Sudan contro i Dervisci, aveva preso parte alla carica del 21° Lancieri nella battaglia di Omdurman. Ma fu il treno, come accennato, durante la guerra anglo-boera a conferirgli la notorietà necessaria per conquistare un seggio alla Camera dei Comuni.

Lo Zar Nicola II abdicò sul treno imperiale in seguito alla «Rivoluzione di marzo» del 1917. Mentre l'ultimo dei Romanov rinunciava alla corona di tutte le Russie, all'altro capo dell'Europa Vladimir Ilych Ulianov, detto Lenin, si accingeva a rientrare in patria in un vagone piombato per guidare la sua rivoluzione. Trotzky, fondatore dell'Armata Rossa, condusse la sanguinosa lotta contro le armate bianche spostandosi su un treno armato da un punto all'altro di un estesissimo fronte.

Lawrence d'Arabia, costruì il mito di «principe della dinamite», sfiancando i Turchi mediante la distruzione sistematica della ferrovia che attraversava il deserto. Egli si vantò, a guerra conclusa, di aver fatto saltare in aria 79 ponti e convogli ferroviari, ma una certa dose di millanteria è sempre stata rinfacciata all'autore di *I sette pilastri della saggezza*, che G. B. Shaw giudicò un capolavoro della letteratura inglese moderna. Ma è innegabile, millanteria a parte, che il leggendario colonnello rischiasse sempre di persona. La ferrovia Damasco-Medina, seriamente danneggiata, non sopravvisse agli eventi e non venne più rimessa in esercizio dai neo Stati indipendenti nati dalla frantumazione dell'Impero Ottomano.

La rivoluzione di Pancho Villa e di Emiliano Zapata, si svolse lungo le arterie ferroviarie di un paese, il Messico, la cui superficie è sei volte maggiore di quella dell'Italia.

I signori della guerra, in Cina, si muovevano negli anni Venti e Trenta su convogli ferrati, insieme con i loro eserciti personali: il film «Shangai Express», interpretato da Marlene Dietrich è una fedele ricostruzione di quel convulso periodo storico.

Infine, degno di particolare menzione è ciò che accadde in Italia dopo l'8 settembre 1943. Di tutte le amministrazioni dello Stato, una delle poche che continuò a funzionare fu quella delle Ferrovie, fino a quando le linee degli eserciti contrapposti (Tedeschi e Alleati) non si stabilizzarono, tagliando in due la penisola, dal Tirreno all'Adriatico. È vero che si viaggiava in carri merci e sui respingenti, ma le Ferrovie dello Stato consentirono a centinaia di migliaia di militari e civili del Nord e del Sud di fare ritorno nei luoghi di origine. Merito dei capi Dipartimento, dei capi stazione e dell'intero personale ferroviario, in una delle più tragiche congiunture della nostra storia contemporanea.

(Umberto Accomanno)