

LIBROINGOCCE

GIORGIO DELL'ARTI

Tutti in carrozza: regine, zuppiere e medici di corte

Thiers. “Potremmo regalare una ferrovia ai parigini per divertirsi, ma non credo che trasporterà mai un viaggiatore, né un bagaglio” (Adolphe Thiers, nel 1832, respinge la proposta dei fratelli Pereire di costruire una ferrovia. In quel momento funzionano in Francia solo i 21 chilometri della Saint-Étienne-Andrézieux su cui corrono i tre vagoni che portano fino alla Loira il carbone delle miniere di Saint-Étienne – all'andata il treno va in discesa, al ritorno è trainato da un tiro dei cavalli – e i 16 chilometri della Givors-Rive-de-Gier; sempre carbone, sempre cavalli, ma stavolta sono ammessi i passeggeri).

Luigi Filippo. Al re Luigi Filippo fu impedito, nel 1837, di salire sulla prima linea francese per viaggiatori (Parigi-Le Pecq), perché – gli spiegarono – non era il caso di rischiare la vita. Nessuna questione invece per la regina Maria Amalia, che fece da madrina all'inaugurazione.

Arago. “E se all'interno di una galleria la locomotiva scoppiasse?” (Il fisico François Arago nel 1837).

Ferdinando II. Il re di Napoli Ferdinando II di Borbone all'inaugurazione della Napoli-Portici, prima linea italiana, pronuncia un discorso in francese in cui si augura che la ferrovia sia prolungata fino all'Adriatico (1839).

Lenoir. Tra i primi veicoli “auto-mobili” della storia, la *hippomobile* di Étienne Lenoir (1862), un carro di legno a tre ruote: dotato di un motore a gas ideato dallo stesso Lenoir, era alimentato da una miscela a base di idrogeno, ricavato per elettrolisi dall'acqua.

Vittoria. “Quando sale al trono, il 20 giugno del 1837, la Regina Vittoria ha diciotto anni. La Gran Bretagna è in piena rivoluzione industriale. Il Paese eccelle nella costruzione delle ferrovie. Lord Melbourne, mentore e primo ministro della giovane sovrana, le aveva predetto: ‘Voi che amate la velocità, adorerete il treno’. Non si sbagliava. Il 13 giugno 1842, alla stazione di Slough nei pressi del Castello di Windsor, la regina sale per la prima volta su un treno, trainato da una locomotiva Phlegethon. Il convoglio corre a 35 chilometri l'ora, e in appena mezz'ora raggiunge la stazione di Paddington a Londra.



Lei è stupefatta: per percorrere la stessa distanza su una carrozza a cavalli erano necessarie almeno tre ore. Scrive nel suo diario: ‘Abbiamo impiegato trenta minuti esatti per andare a Paddington, pochi scossoni e più leggeri che in vettura, con meno polvere e calore. È stato deliziosamente veloce’. Del tutto conquistata, la regina diventa una fervente sostenitrice del treno. È la prima sovrana a disporre di questo mezzo di trasporto per fare il giro del Paese e incontrare i propri sudditi. Nel 1858 una delle principali stazioni di Londra sarà battezzata Victoria Station and Pimlico Railway”.

Sissi. Il 31 agosto 1875, quando l'imperatrice Elisabetta “Sissi” d'Austria raggiunge in treno la stazione di Fécamp per trascorrere l'estate sulla costa normanna, insieme a lei scesero dal convoglio ben settanta persone. “Tra gli altri, le damigelle d'onore e il padre spirituale, il primo intendente, il tesoriere, il medico imperiale, tre cuochi, due panettieri, due pasticceri austriaci – incaricati di provvedere ogni giorno ai dolcetti di Maria Valeria (l'ultima dei quattro figli della coppia imperiale, ndr) –, due staffieri (Sissi si è portata dietro un paio di cavalli), e, per finire, la sua *soupière*, una cuoca che si occupa delle minestre che Sua Maestà consuma ogni giorno per non ingrassare”.

Notizie tratte da: *Sophie Dubois-Collet, “La storia prende il treno”, Add, 247 pagine, 16 €*
(1. Continua)

