

La Valigia delle Indie.

La stazione italiana del British Empire

di Massimiliano Italiano

«In the name of the Empress, the Overland Mail!»¹

Una vocazione geografica

Geograficamente Brindisi ha le carte in regola per fare da testa di ponte verso l'Oriente, potenzialità che si è realizzata spesso negli ultimi 2000 anni. Nel II secolo d. C., quando Traiano ne fece il capolinea dell'ultima e più sofisticata tra le grandi vie romane. Tra XI e XIV secolo (prima che Venezia monopolizzasse le rotte di Levante) coi viandanti diretti «Oltremare» per motivi religiosi, militari e commerciali. A metà Settecento, per le iniziative postali di Carlo di Borbone². Nel 1801-05, insieme a Otranto e Taranto (la potenziale «Gibilterra d'Oriente»), fu la base della proiezione di forza francese verso le Ionie, la Morea, o Dardanelli, l'Egitto e Malta³. Nel primo cinquantennio postunitario, ancora per esigenze postali, ma questa volta più britanniche che altro. Oggi Brindisi è base logistica delle Nazioni Unite (UNLB) e deposito di «risposta umanitaria» del Programma Alimentare Mondiale (WFP-UNRHD).

¹ Rudyard Kipling, «The Overland Mail», *Departmental Ditties*, Lahore 1886.

² La via Appia Traiana, prosecuzione da Benevento a Brindisi dell'Appia antica, formò per secoli l'asse delle comunicazioni stradali dell'Italia meridionale (Renato Stopani, *La Via Francigena del sud*, Firenze, Le Lettere, 1992, pp. 176). Su Brindisi porto d'imbarco per pellegrini e crociati cfr. Piero Porcasi, «La letteratura di pellegrinaggio in Terrasanta nel Medioevo» in E. Cuozzo (cur.), *Studi in onore di Guglielmo de' Giovanni-Centelles*, Salerno 2010, pp. 187-210. Nel 1743 Carlo III «fissò colla Porta Ottomana d'introdurre un regolato corso di poste tra i suoi Stati, e le scale del levante, in modo che in 40 giorni in circa si potessero mandare e ricevere per la via di Durazzo, da Costantinopoli a Napoli, e così all'opposto, lettere con poca spesa»; la via Durazzo-Napoli passava, ovviamente, da Brindisi (Francesco Becattini, *Storia del Regno di Carlo III di Borbone*, Pitteri e Sansoni, Venezia 1790, p. 132).

³ V. Ilari, Piero Crociami, Giancarlo Boeri, *Le Due Sicilie nelle guerre napoleoniche (1800-1815)*, Tomo I (1800-1806), pp. 26-37. G. C. Speziale, *Storia militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Bari, Laterza, 1930.

I presupposti: il vapore, la posta, la finanza, il Canale di Suez

Brindisi fu, per circa quarant'anni, la stazione italiana dell'impero britannico per un concorso di coincidenze geopolitiche: la rivoluzione nel mondo delle comunicazioni dovuta all'adozione del trasporto a vapore e i molti legami, palesi o meno, del Risorgimento⁴ coi gruppi finanziari che avevano il loro quartier generale nello *square mile* della City londinese e che si erano da subito lanciati nel nuovo mercato delle comunicazioni, contendendosi i migliori appalti statali per la costruzione di ferrovie e il controllo dei percorsi più veloci⁵.

Fino a tutto il primo trentennio dell'Ottocento per andare da Londra a Bombay, via mare facendo il periplo dell'Africa a vela, ci volevano almeno 3 mesi. La forza motrice del vapore rivoluzionò i trasporti navali e terrestri grazie a una rete infrastrutturale globale formatasi nel giro di un trentennio culminando nell'apertura del Canale di Suez (1869)⁶. Già prima del 1850, però, i tempi del trasporto postale Londra-India (*Indian Mail*) erano scesi a meno di 2 mesi grazie alla *Overland Route*, un percorso misto via terra e mare che si avvaleva di treno, diligenza, piroscafo fluviale e marittimo e che attraversava l'istmo di Suez su carri e cavalli⁷. Si valutavano anche percorsi intercontinentali che evitassero Suez,

⁴ Sui rapporti internazionali del liberalismo risorgimentale cfr. Giuseppe Bedeschi, «Caratteri del liberalismo italiano», in *Dizionario del liberalismo italiano*, Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2011 (online, bibliotecaliberale.it); Elena Bacchin, *L'Italia degli Inglesi, la Gran Bretagna filo-italiana nell'età del Risorgimento*, IV National Workshop of doctoral students of the Italian Society for the Study of Contemporary History, Siena, 12-13 marzo 2009 (online, sissco.it); Id., «'Italy for the Italians': l'opinione pubblica britannica di fronte al Risorgimento (1859-60)», *Annali della Scuola normale superiore di Pisa. Classe di lettere e Filosofia*, s. 5, (2010), 2/2, pp. 463-488.

⁵ Andrea Giuntini, *Le meraviglie del mondo. Il sistema internazionale delle comunicazioni nell'Ottocento*, Istituto di studi storici postali, 2011, pp. 272.

⁶ Marco Valle, *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia, Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*, Roma, Historica Edizioni, 2018. V. qui l'articolo di Eugenio Di Rienzo, «Il Canale di Suez e l'Italia: da Cavour alla Prima Repubblica».

⁷ Ideato da Thomas F. Waghorn (1800-1850), proveniente dalla Royal Navy che nel 1835 organizzò un servizio privato regolare di trasporto postale e passeggeri attraverso l'istmo, che gestì fino al 1842 prima di cedere alla concorrenza della *Peninsular and Oriental Company* (P&O) (A. Giuntini, *cit.*, pp. 54-57 e 61-66). Nel 1846 i collegamenti

come la «via dell'Eufrate»⁸, e vie intermedie che riducessero almeno i tempi di navigazione, ad esempio attraversando la penisola italiana in lunghezza⁹. Dei 150 viaggiatori partiti nell'agosto 1863 da Londra alcuni scesero a Parigi, gli altri arrivarono a Bombay in 35 giorni. Aristocratici e ufficiali dell'Indian Army erano mescolati in prima classe con semplici funzionari del servizio indiano, grandi cotonieri, ricchi mercanti di spezie. In seconda classe signore e ragazze in vacanza accompagnate da cadetti e, in disparte, qualche intellettuale o eccentrico¹⁰.

Con l'avvio dei lavori del Canale di Suez (1858)¹¹, i grandi interessi politici e

dall'Inghilterra ad Alessandria d'Egitto potevano seguire diversi itinerari: per mare via Gibilterra e Malta su piroscafi P&O; da Boulogne/Calais in diligenza e treno fino a Marsiglia e poi via mare su piroscafi francesi o sul piroscafo postale governativo che partiva da Londra due volte al mese; da Ostenda attraverso Germania e Austria in treno, diligenza, piroscafo fluviale e marittimo, via Brennero-Venezia o via Zurigo-Milano-Venezia fino a Trieste e da lì via mare su piroscafi del Lloyd austriaco; oppure via Francoforte, Vienna e Istanbul sempre su piroscafi Lloyd. Da Alessandria, attraverso l'istmo, si arrivava a Suez dove ci si reimbarcava su piroscafi della *East India Company* diretti a Bombay o a Ceylon da dove via Madras e Calcutta si procedeva per Singapore e la Cina (Messrs. Waghorn & Co., *Overland Guide to India by Three Routes to Egypt*, London, Smith, Elder and Co., 1846, pp. 7-34, online, archive.org). Sulle modalità del trasporto postale britannico cfr. Cusack P. Roney, *Rambles on Railways*, London, Effingham Wilson, 1868, pp. 427-429 (online, archive.org).

⁸ A. Giuntini, *cit.*, pp. 51-52. Ancora nel 1868 c'era chi proponeva di aggirare del tutto il futuro Canale di Suez con una ferrovia Aleppo-Baghdad-Bassora, raccordata a Brindisi tramite il porto di Alessandretta e a Bombay tramite il Golfo Persico (cfr. «Railroads from England to India», *The Engineer*, 7 agosto 1868, p. 99-100, online, googlebooks). L'idea, scartata dalla Gran Bretagna, fu ripresa da Germania e Turchia che nella seconda metà del secolo realizzarono una ferrovia tra Anatolia e Mesopotamia.

⁹ In Italia si cominciò a parlare delle potenzialità di Brindisi nella pubblicistica prodotta sulla «questione ferroviaria» dai movimenti d'opinione moderati che, negli anni '40, chiedevano riforme economiche e amministrative da effettuare in accordo con i sovrani (Ernesto Petrucci, «Il '48 e la questione ferroviaria nello Stato pontificio. Saggio storico bibliografico», *Storia e Futuro*, N° 1, Aprile 2002, online, storiaefuturo.com).

¹⁰ Alfredo Quaranta, *La valigia delle Indie. Cronistoria di un viaggio dal triste epilogo*, Capone editore, 2003, pp 44-46.

¹¹ Impresa tutta francese basata sul piccolo azionariato e indipendente dal grande capitale internazionale: il promotore F. de Lesseps rifiutò le offerte di intermediazione di Casa Rothschild impegnandosi in prima persona per piazzare i titoli della *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* «presso fasce sociali più basse composte da commer-

finanziari si concentrarono sulla costruzione di una vera e propria linea ferroviaria europea, da raccordare col Canale, e sul suo terminale mediterraneo. In prima fila c'erano Marsiglia e Trieste¹² ma la Gran Bretagna guardava con interesse anche alla Puglia, il lembo di Europa più vicino a Suez. Certo, costruire una linea ferroviaria attraverso la penisola italiana preunitaria era assai complesso, viste le differenze di approccio dei singoli stati alla questione ferroviaria e la poca simpatia di Ferdinando II di Borbone per le ingerenze straniere negli affari interni del Regno duosiciliano¹³. È anche in questa chiave che vanno letti i successivi interventi diretti e indiretti della Francia e del Regno Unito a sostegno del Piemonte nel processo di unificazione dell'Italia¹⁴.

Il treno nell'Italia preunitaria tra pragmatismo e ideologia

cianti, professionisti, dipendenti dello Stato e artigiani» (A. Giuntini, cit., p. 120).

¹² Marsiglia era sostenuta dalle *Messageries imperiales*, compagnia di navigazione francese creata nel 1851; Trieste dal locale Lloyd austriaco (fondato nel 1836 in stretto contatto coi Rothschild di Vienna) detentore dal 1838 della privativa di navigazione sulle coste adriatiche e sugli introiti del trasporto postale.

¹³ Per lui il Regno – diceva Benedetto Croce (*Storia del Regno di Napoli*, Milano, Adelphi, 1992) – doveva essere un organismo «nelle cui faccende nessun altro Stato avesse da immischiarsi, tale da non dar noia agli altri e da non permetterne per sé». Fedele a questo principio il re autorizzò – dopo molte esitazioni – l'ingegnere barese Melisurgo a costruire una ferrovia Napoli-Brindisi. I lavori erano cominciati nel 1856 e gallerie e ponti erano già stati costruiti nel 1860, quando Garibaldi, dopo la conquista di Napoli, revocò la concessione a favore della società dei suoi finanziatori livornesi, Adami e Lemmi (Silvana Musella, «Melisurgo, Emmanuele», *DBI*, 73, 2009, online, treccani.it).

¹⁴ Già nel 1855 l'ambasciatore britannico a Torino, Sir John Hudson, faceva notare a Cavour che le ferrovie piemontesi, una volta collegate a quelle francesi tramite il traforo del Fréjus (o Moncenisio), avrebbero formato la migliore via di comunicazione tra il Nord Europa e l'estremità della penisola (Rosario Mascia, *La valigia delle Indie*, Brindisi, pubblicato in proprio, 1985, p. 45). I lavori del traforo del Fréjus erano cominciati nel 1853 con l'obiettivo di collegare la Savoia (allora ancora parte del Regno di Sardegna) a Genova, rendendo il porto di quest'ultima più competitivo rispetto a Marsiglia. Ceduta la Savoia alla Francia (1860), il governo francese «permise» all'Italia di continuare i lavori impegnandosi a versare un contributo di 19 milioni di lire purché il tunnel fosse concluso entro 25 anni, con clausula di abbuono sulle spese per ogni anno di anticipo sulla scadenza (i lavori furono ultimati in 9 anni e il contributo complessivo francese fu di 26,1 milioni).

Mentre negli altri paesi europei le ferrovie diventavano una importante infrastruttura nazionale al servizio della produzione e del commercio, anche l'Italia preunitaria cominciò a considerare la questione ma – per così dire – seguendo un “doppio binario”. I governi degli stati più conservatori, Toscana, Due Sicilie, Stato pontificio affrontarono il tema con tempi diversi e con una logica localistica, circospetta e magari poco lungimirante ma pragmatica: si mirava a razionalizzare la circolazione interna di persone e merci e collegare le capitali coi rispettivi porti principali: Roma con Ancona e Bologna tramite la «Pio Centrale», autorizzata nel 1846 da Pio IX ma non costruita, Napoli con Foggia e Manfredonia con eventuali diramazioni per Brindisi e Taranto¹⁵. L'Austria – che con Metternich e l'ingegnere capo delle ferrovie Lombardo-Venete Alois (Luigi) Negrelli (1799-1858), trentino di Fiera di Primiero, progettava fin dal 1846 l'apertura del Canale di Suez¹⁶ – sviluppava piuttosto i collegamenti Milano-Venezia (I.-r. Privilegiata Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta, autorizzata nel 1837 e completata fra il 1841 e il 1857), Trento e Vienna-Trieste (ferrovia del Semmering, costruita nel 1848-54), mentre l'I.-r. privilegiata società delle ferrovie meridionali dello Stato, del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale (Emilia-Romagna e Toscana), creata nel 1856 con capitali delle banche Rothschild, Talabot e Bastogi, a seguito della seconda guerra d'indipendenza fu scorporata in due società nazionali, italiana e austriaca¹⁷.

Per i circoli intellettuali liberali, invece, la maggior valenza affidata alla ferrovia era di natura politica: il treno, simbolo di progresso e modernità era lo strumento per abbattere le frontiere e accelerare la formazione di una identità nazionale

¹⁵ L'ipotesi borbonica prevedeva sostanzialmente un sistema ferroviario articolato in tre punti: costruire una rete di collegamenti a circuito chiuso al servizio della capitale; realizzare un sistema ferroviario per il commercio interno in alternativa ai collegamenti marittimi; sfruttare le potenzialità della Valigia delle Indie. [Franco Mercurio, «Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli 'moralì' e le gerarchie territoriali (1839-1905)», *Meridiana, rivista di Storia e scienze sociali*, n. 19, 1994, p. 178, online. A. Pellegrini, *Disegno economico commerciale di una società anonima napoletana per la costruzione di una strada ferrata divisa in varie linee al fine di avvicinare le Province al di quà del faro alla capitale, seguito dal progetto dell'analogo regolamento*, Napoli 1851].

¹⁶ V. qui l'articolo di Andrea Perrone.

¹⁷ F. Mercurio, cit., pp. 183 e ss.

all'insegna della massima libertà di scambio di idee, uomini e merci¹⁸. Capofila di questa scuola di pensiero fu il piemontese Carlo Ilarione Petitti di Roreto (1790-1850) cui si ispirò Cavour per un articolo su *Le strade ferrate in Italia* in cui gettava le basi di quella che sarebbe stata la politica ferroviaria del primo periodo unitario, arroccata sul «primato delle scelte politiche su quelle economiche»¹⁹.

Il primo collegamento Nord-Sud dell'Italia unita

Dopo l'Unità, una visione quasi religiosa della ferrovia come salvifico strumento di progresso continuò a indirizzare le azioni dei nuovi governi²⁰. È significativo in questo senso lo stile con cui Ubaldino Peruzzi de' Medici (1822-1891), ministro dei Lavori Pubblici, partecipava nel 1861 al dibattito parlamentare sulla concessione della linea ferroviaria Ancona-Napoli:

«[Ferdinando II] ha circondato il suo paese di una muraglia come la China, egli ha messo nelle concessioni delle sue strade ferrate delle esclusioni di stranieri; egli ha avuto una costante diffidenza verso tutti quelli che sono venuti a portare i loro valori e i loro capitali nell'ex regno di Napoli. Noi dobbiamo distruggere quello che ha fatto Ferdinando II; noi dobbiamo riparare i mali che egli ha prodotto e ciò dobbiamo fare applicando il principio vivificatore della libertà, senza reticenze, senza meschini timori»²¹.

Tra dichiarazioni altisonanti e legami di interessi finanziari e personali con la Gran Bretagna, prese corpo il progetto di far transitare dall'Italia la *Indian Mail* (Valigia delle Indie). In termini operativi ciò significava dare la priorità alla creazione di un collegamento ferroviario tra Torino e Brindisi²². Era una scelta

¹⁸ F. Mercurio, *cit.*, pp. 158-160; v. anche Loris Scaggiante, *Le strade ferrate: l'Italia preunitaria e gli elementi dell'identità nazionale*, tesi di laurea magistrale, a. a. 2012-2013, Università Ca' Foscari di Venezia, pp. 304 (online).

¹⁹ I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse*, Capolago, 1845; lo scritto di Cavour in Domenico Zanichelli (cur.), *Gli scritti del Conte di Cavour*, Vol. 2, Bologna, Zanichelli, pp. 3-5.

²⁰ Michèle Merger, « Les chemins de fer italiens: leur construction et leurs effets amont (1860-1915) », *Histoire, économie et société*, 11, 1992, N°1, pp. 109-129 (online, persee.fr).

²¹ Atti parlamentari, Camera dei Deputati (d'ora in poi APCD), legisl. VIII, Discussioni, tornata del 3 luglio 1861, p. 1752.

²² Michèle Merger, «Les chemins de fer italiens et la Malle des Indes», in Muriel Le Roux

ragionevole, visto che l'intero tragitto sarebbe stato compreso nel territorio nazionale, al contrario di un eventuale collegamento tirrenico da Torino, Firenze e Napoli, reso più difficoltoso dalla presenza dello Stato pontificio. Ma anche una scelta che avrebbe finito per condizionare sul lunghissimo periodo il sistema ferroviario nazionale: privilegiava le linee costiere a scapito dei collegamenti interni, lasciava prevalere gli interessi delle società private concessionarie della costruzione e gestione delle linee su ogni altra considerazione (compresa l'opportunità di dotare il Sud del Paese di una rete infrastrutturale efficiente come quella delle regioni settentrionali) e lasciava alle élites locali il compito di pensare a tutti i collegamenti regionali interni²³.

Gli appalti della ferrovia adriatica e i relativi scandali politico-finanziari

Con decreti dittatoriali del 25 settembre 1860 da Napoli e articoli addizionali del 13 ottobre, Garibaldi concesse l'appalto della costruzione e gestione della linea adriatica e delle ferrovie sicule alla Società Italica Meridionale dei banchieri livornesi e cognati Pietro Augusto Adami (1812-98) e Adriano Lemmi (1822-1906), costituita pochi mesi prima e già incaricata dal governo subalpino di costruire la Firenze-Ravenna. Commerciante a Costantinopoli, nel 1846 Lemmi aveva conosciuto Mazzini a Londra, appoggiando poi la Repubblica Romana e il moto del 1853. Finanziatore delle spedizioni di Pisacane e dei Mille, tanto da essere qualificato da Giuseppe Guerzoni, il segretario di Garibaldi, come «banchiere della Rivoluzione italiana», Lemmi divenne nel 1885 gran maestro del Grande Oriente d'Italia e amico di Crispi²⁴. L'appalto delle ferrovie meridionali fu però subito contestato da Cavour, sponsor politico della cordata francese guidata

(cur.) *Histoire de la poste de l'administration à l'entreprise*, Paris, Éditions Rue d'Ulm, 2002, p. 106.

²³ F. Mercurio, *cit.*, p. 167.

²⁴ *Sulla concessione delle ferrovie ai signori Adami e Lemmi. Riflessioni di un osservatore imparziale agl'italiani delle provincie meridionali*, Napoli, Pei tipi di Vincenzo Marchese, 1860. Carlo Cattaneo, «Sulla concessione delle ferrovie di Napoli e Sicilia, notizie estratte dai documenti del dott. Carlo Cattaneo», *Il Politecnico*, X (1861), pp. 77-92. Atti del Parlamento Italiano, Sessione del 1861 (VIII Legislatura), Raccolti da Galletti Giuseppe e Pompeo Paolo, Documenti dal 1° febbraio al 23 luglio 1861, pp. 584-6 e 615. Carlo de Biase, *Il problema delle ferrovie nel risorgimento italiano*, Modena, 1940, pp. 161-2, 188. Fulvio Conti, «Lemmi, Adriano», *DBI*, 64, 2005.

dalla Talabot, e ne derivò il primo scandalo dell'Italia unita, con la pubblicazione, sul giornale napoletano *Il Nazionale*, dei capitoli segreti da cui emerse che la società livornese aveva lucrato cento milioni di ducati oltre quelli previsti dal contratto, e con le ombre mai chiarite sulla condotta giovanile di Lemmi. In Parlamento la regolarità dell'appalto fu difesa dal Partito d'Azione e da Cattaneo e nel paese da nuovi giornali finanziati coi fondi neri della società livornese, finché quest'ultima non accettò di cedere ai francesi le linee calabro-pugliesi in cambio della ratifica del resto dell'appalto.

Lo stato di guerra contro la resistenza borbonica indusse però la Talabot a ritirarsi e nell'aprile 1861 il governo Ricasoli appaltò la Taranto-Reggio e le linee siciliane alla società livornese. Costretto dai debiti, Adami dovette però vendere la sua quota alla Società Vittorio Emanuele, a capitale prevalentemente francese, fondata nel 1853 da Charles Laffitte e Nino Bixio per la costruzione e la gestione delle ferrovie sarde. Caduto Ricasoli il 3 marzo 1862, si scatenò l'assalto alle concessioni ferroviarie, che vedeva in competizione il Crédit mobilier dei fratelli Isacco ed Emilio Pereire e la Rothschild & Talabot, la cui offerta fu accettata il 16 giugno dal governo Rattazzi. La Camera però reagì contro l'idea di affidare il monopolio delle ferrovie ad una società straniera, che mirava a collegare le linee adriatiche con le austriache, e incaricò l'on. ing. Guido Susani (1824-92) di cercare concorrenti sulla piazza di Londra. Susani non ebbe successo, ma il 31 luglio l'ex ministro delle finanze di Ricasoli, il conte livornese Pietro Bastogi (1809-99), dichiarò che un gruppo di 92 capitalisti tutti italiani era pronto a versare un capitale di ben 100 milioni di lire per costituire una Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Il 6 agosto la camera respinse la proposta governativa e approvò quella di Bastogi e la Società, prima grande impresa del nascente capitalismo italiano, fu fondata il 18 settembre con Bastogi presidente e Ricasoli e il barone Giovanni Barracco (1829-1914) vicepresidenti²⁵. Tra i principali finanziatori, oltre a Bastogi c'era il gruppo torinese (dal 1863 Società generale del credito mobiliare) collegato coi Pereire e retto da Domenico

²⁵ Antonio Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè, 1940, p. 4; Paolo Lavadas e Mauro Luoni, «1861-2011, 150°, L'unità d'Italia attraverso le ferrovie», *Mondo Ferroviario Viaggi*, Desenzano del Garda, Editoriale del Garda, 2011, p. 13; R. Mascia, *cit.*, p. 47. Felice Ippolito, *Amici e Maestri: lo Stato e le ferrovie*, Bari, edizioni Dedalo, 1988. Sui principali azionisti della Società: Gian Paolo Nitti, «Balduino, Domenico», *DBI*, 5, 1963.

Balduino (1824-85), rappresentante per l'Italia della Società per il taglio dell'istmo di Suez e legato anche a Bixio. La Società Meridionale attraversò indenne l'inchiesta parlamentare presieduta da Giovanni Lanza (1810-82) che il 15 giugno 1864

«dichiarò non del tutto infondate le accuse di irregolarità circa il procedimento seguito dalla Camera quando nell'agosto del 1862 si era sostituita al governo nel proporre ed approvare per acclamazione un contratto con destinatari diversi da quelli indicati dal ministero; dal punto di vista del costume politico confermò l'accusa che il Susani, membro della commissione parlamentare che aveva respinto la convenzione con i Rothschild, avesse ricevuto dal B. un compenso di un milione e centomila lire. Accertò che il B. si era fatto rilasciare da tutti i sottoscrittori una dichiarazione con cui gli cedevano l'appalto generale della esecuzione dei lavori al prezzo di 210.000 lire al chilometro, e che questi li aveva subappaltati a tre importanti ditte alla tariffa di 198.000 lire al chilometro; due terzi di questo margine di 14 milioni di lire sarebbero stati incassati dal B. stesso. Lo scandalo costrinse il B. a ritirarsi dalla politica attiva ed il Susani a rassegnare le proprie dimissioni»²⁶.

La linea fu inaugurata nel 1865, ma i ritardi nel traforo del Moncenisio fecero rischiare la deviazione del tratto italiano dell'Indian Mail dal Piemonte al Veneto, divenuto italiano nel 1866. Il collegamento Brindisi-Calais più conveniente per l'Italia, infatti, era quello attraverso il Brennero (per Verona, Bolzano, Sargans, Zurigo, Basilea, Metz e Douai), non solo più breve del Moncenisio (2135 km contro 2385) ma anche meno vincolato alle esigenze britanniche²⁷. L'Inghilterra se ne preoccupò al punto che nel 1866 il Board of Trade del Railway Department affidò una ricognizione all'Ispettore delle Ferrovie (una carica istituita nel 1840) sir Henry Whatley Tyler (1827-1908), poi famoso per aver scoperto la causa dell'epidemia di colera scoppiata in alcuni quartieri londinesi nel 1867 e come omeopata e dal 1880 deputato conservatore²⁸. Tyler difese la convenienza della

²⁶ Luciano Coppini e Giampaolo Nitti, «Bastogi Pietro», *DBI*, 7, 1970. *Storia dei ladri nel regno d'Italia da Torino a Roma fatti, cifre e documenti*, Borri Felice, Libraio Editore, Torino 1873, pp. 100-03.

²⁷ Romano, *op. cit.*, p. 10 e 28.

²⁸ Capitano dei Royal Engineers, inventore di «improved gabions», collaboratore delle riviste militari britanniche, nel 1877 pubblicò un saggio sulla lavorazione dei freni nell'industria inglese (*Brakes: How the Question is Being Manipulated in England*). Membro dell'abortita Commissione del tunnel sotto la Manica (1876-77), presidente del

linea del Moncenisio, più lunga ma percorribile in meno tempo (43 ore contro 55) di quella del Brennero, e, per incoraggiare la prosecuzione del traforo, fu perfino creata una società inglese (Mount Cenis Railway Company) per finanziare una ferrovia provvisoria a scartamento ridotto costruita da John Barraclough Fell (1815-1902)²⁹, che dal 1° ottobre 1869 portava la posta a Genova, risparmiando 30 ore rispetto a Marsiglia. La «linea Fell» si rivelò strategica quando la guerra franco-prussiana del 1870-71 rese impraticabile lo scalo di Marsiglia. Dal 1° giugno 1869 era però attiva anche la linea Ostenda-Verona: il primo postale inglese per Brindisi, partito il 25 ottobre 1870, passò infatti per il Brennero. Da Brindisi posta e passeggeri proseguivano per Porto Said su un piroscafo della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P. O.), alla quale il governo italiano concesse il 14 aprile 1872, per un canone forfetario annuo di mezzo milione di lire, il trasporto gratuito nei porti orientali anche della posta italiana. Infine nell'ottobre 1872 transitò per il Moncenisio il primo treno dell'Indian Mail. La Valigia partiva tutti i venerdì sera da Londra e in condizioni ottimali in 42 ore era a Brindisi, di dove la domenica partiva il piroscafo della P. O., arrivando a Bombay in meno di 20 giorni. Dal 1870 la P. O. assicurava anche 2 viaggi al mese da Venezia ad Alessandria d'Egitto.

Lo scollamento tra ferrovie e potenziamento dei porti

La miopia puramente affaristica, priva della razionalità geoeconomica invano perorata da Giuseppe Sapeto, Cesare Correnti, Cristoforo Negri, Nino Bixio e altri³⁰, con cui fu affrontata nei primi anni dell'unità la questione ferroviaria emerge nettamente dallo scarsissimo interesse per il potenziamento dei porti. La prima convenzione postale marittima, stipulata il 2 gennaio 1862 con la Società di

Grand Trunk Railway of Canada, della Westinghouse Air Brake Company, della Rhymney Iron Coy, dei Peruvian Bondholders e della Peruvian Corporation, u 2 e nel 1893, sempre capitano, partecipò alla Chicago Exhibition.

²⁹ P.J.G. Ranson, *The Mount Cenis Fell Railway*, Truro, Twelveheads Press, 1999.

³⁰ Giuseppe Sapeto, *L'Italia e il canale di Suez*, Pellas, Genova, 1865. Cesare Correnti, «Sull'istmo di Suez e sul commercio orientale. Memoria bibliografica», Estratto dal *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Fasc. 3°, 1869, pp. 3-12 (riprodotto qui). Pier Luigi Barzellotti, *La questione commerciale d'Oriente. L'Italia e il canale di Suez*. Tipografia Eredi Botta, Firenze 1869. Antonio Romano, *La Valigia delle Indie e l'Europa*, Venezia, Reale tipografia di Gio. Cecchini, 1869.

navigazione Adriatico Orientale per il tratto Ancona-Brindisi, certificava la natura di mero scalo del porto terminale, ben lontano dall'essere la base di smistamento merci e passeggeri³¹ necessaria al terminale di «60 e più mila chilometri di linea ferroviaria ferrata proveniente del continente europeo»³², definita da Quintino Sella «una delle principali arterie d'Europa destinata ad avere importanza grandissima nel commercio con l'oriente»³³; e del tutto deludente per chi sperava di ridurre il divario economico fra Nord e Sud³⁴. L'inerzia del governo verso i porti era poi cullata dai precursori degli odierni No-TAV:

«sembrano di una certa gravità gli argomenti che da altre persone si allegano per dimostrare come questa Valigia e il suo transito per Brindisi e per l'Italia non costituiscano per tutti questo grand'utile che apparisce a prima vista, e come mentre apporteranno al certo dei vantaggi, questi non siano tali da consigliare al Governo e alle società private delle forti spese che potrebbero eseguirsi a solo opposizione alla rete ferroviaria con gli inglesi».³⁵

Self-fulfilling prophecies, come vedremo. Fin dall'8 marzo 1862, durante il dibattito sul disegno di legge per il postale Ancona-Brindisi, Nino Bixio aveva affrontato, con grande competenza e veemenza, la questione del rinnovo del sistema portuale italiano³⁶. La retorica sugli effetti miracolosi dell'apertura di Suez copriva infatti la speculazione sulle ferrovie, e non si curava dei porti.

Rimaneva così uno status quo di compromesso gestionale tra società italiane ed estere che si spartirono la rete ferroviaria italiana. Ma i passaggi non furono indolori e lasceranno il segno politico per i successivi decenni. La Metallurgia e la meccanica italiana, del resto, erano ancora in via di sviluppo, e dunque locomotive, rotaie, dirigenti e tecnici dovettero essere importati:

«Notevolissima appare, agl'inizi della nostra attività, la partecipazione

³¹ Mascia, *op. cit.*, pp. 26-27. Per la tratta fino ad Alessandria d'Egitto venne stabilita una sovvenzione forfettaria di 1,5 milioni annui. Alle Poste spettavano i ricavi postali, alla Compagnia di navigazione gli introiti delle merci dei passeggeri.

³² Sapeto, *op. cit.*, p. 144.

³³ Mascia, *op. cit.*, p. 24

³⁴ Nel 1861, la rete ferroviaria italiana poteva contare su 1758 km, ma solo 128 nel Meridione.

³⁵ Barzellotti, *op. cit.*, p. 121.

³⁶ V. qui l'articolo di Cucchi e Ilari.

dell'elemento tecnico o dirigente venuto da fuori, quando tedeschi, svizzeri, inglesi, francesi erano nella grandissima maggioranza dei nostri opifici attrezzati per la produzione meccanica, i capifabbrica e il personale tecnico dirigente, che s'importava insieme col macchinario.»³⁷

Le prime delusioni

In realtà però non tutto filava proprio liscio. Già prima dell'apertura del Fréjus cominciarono a vedersi le lacune operative di quello che avrebbe dovuto essere un fiore all'occhiello della politica italiana. Nel 1868, Gaetano Semenza, deputato di Como, mazziniano già esule a Londra, elencava al ministro dei Lavori Pubblici le lagnanze di «diversi signori inglesi ed americani, alcuni dei quali reduci dall'Oriente per la via di Brindisi» incontrati in treno: orari e tariffari inaffidabili, continui e vessatorii controlli doganali e daziari, soste forzate per mancanza di treni diretti in coincidenza con gli arrivi e partenze della Valigia, stazioni sporche e prive dei servizi essenziali, per non parlare dei bigliettai che rifiutavano di vendere i biglietti a chi non arrivava coi soldi contati fino all'ultimo spicciolo³⁸.

Ancora più grave era la situazione del porto di Brindisi, che andava non solo rimesso in sesto ma soprattutto adeguato alle specifiche esigenze della Valigia delle Indie³⁹. Nel luglio 1863 Nino Bixio osservava per esempio in Parlamento che i piroscafi della P&O «erano lunghi dagli 80 ai 100 metri e s'alzavano oltre 3000 tonn., per cui se essi non avessero trovato Brindisi una realtà abbastanza ampia e profonda la manovra d'attracco sarebbe risultata lunga e pericolosa»⁴⁰. Nel 1864 vennero stanziati 6 milioni per i lavori di bonifica e restauro del porto⁴¹.

³⁷ Manlio Magini, *L'Italia e il petrolio tra Storia e cronologia*, Mondadori, 1976, pag.12

³⁸ Semenza, costruttore delle prime ferrovie sarde e fautore di una linea ferroviaria Roma-Fiumicino, condusse una lunga battaglia per la ricostruzione del porto di Brindisi sul giornale finanziario *Il Sole*, da lui fondato e diretto e che riprese anche la filippica sulle ferrovie (*Passaggio delle valigie orientali per l'Italia*, 4 marzo 1868).

³⁹ Sulla strategicità dell'ammodernamento del porto di Brindisi capolinea di Giuseppe Sapeto, *L'Italia e il canale di Suez*, Genova, Pellas, 1865.

⁴⁰ R. Mascia, *cit.*, pp. 32-33; «Lavori di restaurazione al porto di Brindisi - Spesa straordinaria sul bilancio dei Lavori Pubblici dal 1864 al 1868», *Progetti di legge, Atto C.14 del 29 maggio 1863* (online, storia.camera.it).

⁴¹ Legge 24 gennaio 1864, N. 1650. – Colla quale è autorizzata una spesa straordinaria per l'esecuzione di lavori nel porto di Brindisi.

L'impegno effettivo non fu però all'altezza degli intenti. Nel giugno 1867 i lavori, appaltati alla ditta francese Nepwen⁴², erano in netto ritardo⁴³, come faceva notare il deputato brindisino Brunetti: il dragaggio era a metà strada, l'argine del canale e delle banchine completato per meno di 1 km, la cifra di 1,8 milioni di lire appaltata per l'escavazione del porto insufficiente per renderlo tutto navigabile⁴⁴. Eppure, la commissione Bilancio della Camera valutava già la riduzione dello stanziamento previsto nel 1864 da 6 milioni ai soli 4,8 impegnati per gli appalti già aggiudicati⁴⁵. Il presidente della commissione⁴⁶ rispondeva a Brunetti che la situazione di bilancio non permetteva di fare di più, che il porto di Brindisi era già adeguato alle esigenze nazionali, addirittura che le opere già affidate e da concludersi entro il 1869, fossero sovradimensionate⁴⁷. Forse il vento politico era cambiato, tanto che lo stesso Nino Bixio, già acceso sostenitore dell'iniziativa, ora era favorevole al fermo di spesa⁴⁸. Certo la volontà di disimpegno rispetto al porto di Brindisi era evidente, benché poco comprensibile, visto l'impegno profuso per ottenere che la Valigia delle Indie passasse da Brindisi e il suo potenziale gettito in termini di tasse postali, noli ferroviari e portuali, posti di lavoro⁴⁹.

⁴² Mario De Lucia e Franco A Mastrolla, *Società e risorse produttive in Terra d'Otranto durante il XIX secolo*, Napoli, ESI, 1988, p. 505. Funzionava una sola delle 4 macchine escavatrici: una caldaia era scoppiata provocando 4 vittime.

⁴³ Gli stanziamenti di bilancio, dalla promulgazione della legge del 1864, assommavano a 2.150.000 lire. (APCD, legislatura X, tornata del 10 giugno 1867, p. 1191)

⁴⁴ Eppure, notava lo stesso Brunetti «dall'Inghilterra si versa nell'Oriente e dall'Oriente nell'Inghilterra una massa di merci del valore di 4 miliardi [...] e che ci darà in un anno, come si può dimostrare con cifre, una rendita di 3 milioni e il porto di Brindisi in due anni si sdebiterà della spesa fatta dall'Italia per esso» (APCD, legislatura X, tornata dell'11 giugno 1867, p. 1215).

⁴⁵ Gli stanziamenti fatti nei bilanci, dalla promulgazione della legge, assommavano a 2.150.000 lire (APCD, legislatura X, tornata del 10 giugno 1867, p. 1191).

⁴⁶ On. Cesare Valerio, (1820 – 1873) deputato di Torino.

⁴⁷ APCD, legislatura X, tornata dell'11 giugno 1867, p. 1217.

⁴⁸ I lavori continuarono a rilento. Nel 1868 su 378 m progettati del muro di sponda di ponente del canale Pigonati ne erano costruiti solo 267. Ancora non si parlava di bacino di carenaggio e scalo di alaggio. Nel 1869 si tentò di varare un piano di investimenti con una ditta italiana, la Gabrielli, cui si garantiva la cessione dei terreni necessari e una sovvenzione di 2 milioni e mezzo. L'accordo fallì per le gravose opzioni di riscatto dell'impianto (R. Mascia, *cit.*, pp. 38-40).

⁴⁹ Il Direttore Generale delle Regie Poste nella sua relazione annuale al Ministero dei

La situazione alberghiera del tutto inadeguata nel 1868⁵⁰ migliorò solo relativamente con la costruzione dell'Hotel delle Indie Orientali⁵¹. Come se non bastasse, i dintorni di Brindisi erano malarici⁵². Resosi conto della disastrosa situazione dei porti italiani, il già citato Tyler fece pure un vano tentativo di convincere il governo italiano a revocare gli appalti per consentire la concorrenza di ditte capaci, cioè inglesi.

Nel 1881 la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile («Commissione Boselli»), promossa a seguito dell'adozione da parte della Francia di un sistema di sovvenzionamento analogo a quello britannico, certificava lo «stato di profonda sofferenza», anche se non «di decadenza» del comparto. Ma il giudizio sulle cause rifletteva unicamente il punto di vista degli operatori nazionali (armatori, spedizionieri, Camere di Commercio) che chiedevano protezionismo e difese contro la concorrenza e le ingerenze straniere, più che incentivi al recupero di competitività. Come scrive efficacemente Giulio Mellinato, «la velocità della trasformazione in atto venne vista come il principale pericolo, e non come una opportunità. La retorica della «nazione marittima» e degli «interessi nazionali» coperse e giustificò una politica marittima disastrosa, che tra l'altro accentuò il vantaggio del Lloyd austriaco di Trieste, nazionalizzato nel 1891, anche nella

Lavori Pubblici osservava appunto «E' tale l'importanza [...] del transito della Valigia delle Indie attraverso l'Italia, sono tanti i vantaggi che dovranno scaturire da questo passaggio, da polarizzare il giusto desiderio di vederla al più presto risolta nel senso del maggior vantaggio pel patrio commercio» (*Quinta Relazione sul servizio postale in Italia. Anno 1867*, Torino 1868).

⁵⁰ «At Brindisi there is one hotel which recent travellers thence state to be tolerably capacious, although of small merit in other respects; but as it possesses a cruet-stand and provides its guests with English mustard, it probably considers itself all that is required as a halfway house» (*The London and China Telegraph*, 8 April 1868, p. 190, online, googlebooks).

⁵¹ Fu costruito dalla Società delle ferrovie meridionali. Nino Bixio, che fu a Brindisi come membro di una commissione parlamentare nel 1871, lo descrive come «molto modesto» (Rendiconti del Parlamento italiano. Discussioni del Senato del Regno, tornata del 31 marzo 1871, interpellanza del senatore Bixio, pp. 653-654).

⁵² «Nei dintorni di Brindisi poi non ci è coltivazione di sorta, non piantagioni, cause tutte che insieme alle altre delle paludi ed ai fili d'acque che non sboccano nel mare, ed alle altre magagne, rendono il paese insalubre e d'impossibile soggiorno a chi non ne è nativo» (Rendiconti, cit.).

concorrenza sulla rotta di Suez⁵³.

Il lento declino e la fine della “stazione italiana” dell’impero

Venuti meno, per età e cambi di orizzonte politico, i sostenitori degli interessi britannici in Parlamento, anche lo status di Brindisi come stazione della Valigia delle Indie ne risentì fortemente, soprattutto dopo la svolta della politica estera italiana verso gli Imperi Centrali e la stipula della Triplice. La concorrenza delle compagnie di navigazione francese e del Lloyd austro-triestino non era mai venuta meno e già nel 1875 molti viaggiatori britannici erano tornati a preferire Marsiglia o magari Venezia⁵⁴. L’aggiunta (1879) di vagoni letto e carrozze ristorante e la creazione (1890) di un intero convoglio di lusso (Peninsular Express) non compensarono i disservizi e il costo (l’imbarco a Marsiglia costava 300 franchi in meno) e così il transito passeggeri da/per l’India scese negli anni 1890 da 5.440 a 1.162 unità⁵⁵. Molti altri fattori concorsero poi alla crisi della Valigia delle Indie,

⁵³ Robert Gabriel, «The Indian and Far Eastern Lines of the Austrian Lloyd», *Maritime History*, 4, 1974, No. 2, pp. 100-125. Ronald E. Coons, *Steamships, statesmen and bureaucrats. Austrian policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Franz Steiner Verlag, Wiesbaden, 1975. Giulio Mellinato, *L’Adriatico conteso. Commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018. Di Mellinato cfr. pure *Trieste & Cavour 1836-1861. Percorsi, politica e commerci nel Risorgimento*, Milano, FrancoAngeli, 2010.

⁵⁴ Lo osservava un membro del seguito del più distinto viaggiatore passato da Brindisi in quegli anni, l’allora principe di Galles e futuro Edoardo VII, che l’aveva attraversata diretto in India (William H. Russell, *The Prince of Wales’ Tour*, London 1877, pp. 3-4).

⁵⁵ «La decadenza del porto di Brindisi», *La Civiltà cattolica*, Anno LI, Serie XVII, Vol. XII, fasc. 1208, 6 ottobre 1900, pp. 252-253. Le ragioni che hanno mosso i direttori della Peninsular and Oriental Company a mutare di porto sono le cattivissime condizioni del porto di Brindisi, i bassifondi, in certe stagioni, pericolosi, il molo incomodo e in parte mancante affatto, la ferrovia, che come pur dovrebbe, non arriva fino al luogo dell’imbarco, la città sporca e malsana, la cattiva condizione delle sale d’aspetto e degli alberghi, e la poca o niuna coscienza dei vetturini, dei facchini e dei garzoni degli alberghi. Il Governo italiano aveva promesso alle autorità inglesi di provvedere a togliere questi gravi inconvenienti, ma non ne fu nulla. Il municipio di Brindisi trovò denaro per fabbricare un vasto teatro, ma non ebbe un soldo per migliorare il porto [...] e ora deplora inutilmente la perdita di tanti forestieri che

che non abbiamo qui lo spazio per esaminare in dettaglio. Ripromettendoci di dedicarvi un successivo studio, ci limitiamo quindi ad accennare alla crescente incapacità della P. O. di assicurare i collegamenti merci con Venezia previsti dalla concessione governativa del 1888 (alleggerita nel 1899), alle accuse della stampa angloindiana, alla scarsa incisività della politica ferroviaria e marittima italiana, alla crescente concorrenza portuale e ferroviaria austriaca, che puntava su Trieste e Salonico, all'impatto dell'apertura del tunnel del Sempione (1906) che incanalava il commercio europeo verso Genova. Brindisi manteneva la sua posizione solo grazie al trasporto postale, otto volte superiore a quello di Marsiglia.

Con lo scoppio della grande guerra il tratto italiano dell'Indian Mail divenne improvvisamente problematico sotto il profilo della sicurezza. Sull'*Economist* Demetrius Charles de Kavanagh Boulger (1853-1928), un esperto di cose orientali, analizzati i pro e contro dei percorsi postali italiano e marsigliese, concludeva:

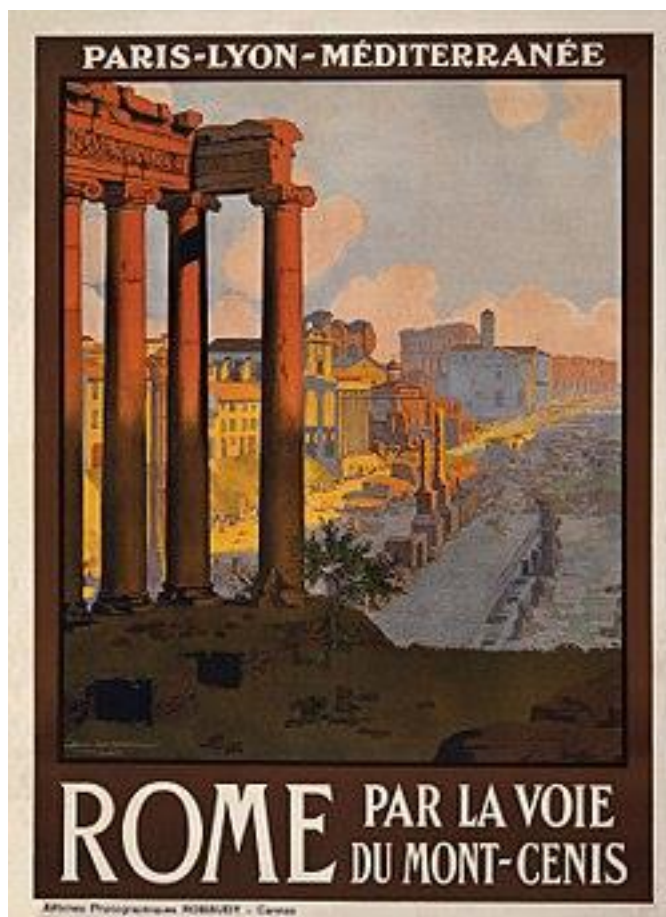
«la questione essenziale, che dovrebbe troncare ogni incertezza e decidere per la risoluzione del problema in favore della via francese è la maggior sicurezza che presenta quest'ultima in caso di guerra. La Francia, infatti [...] è una nazione alleata, mentre l'Italia fa parte della Triplice Alleanza, e per questa ragione deve essere considerata come una potenza nemica. Saggezza e prudenza richiedono che un sistema così importante per il nostro impero, come il trasporto della Posta Indiana, si basi sopra non transitorie, ma sopra permanenti condizioni di sicurezza»⁵⁶.

E difatti il 15 agosto 1914 la *Indian Mail* abbandonò definitivamente Brindisi per Marsiglia. L'Italia neutrale era un terreno di caccia troppo favorevole per le spie austro-tedesche e la costa pugliese troppo esposta a eventuali colpi di mano

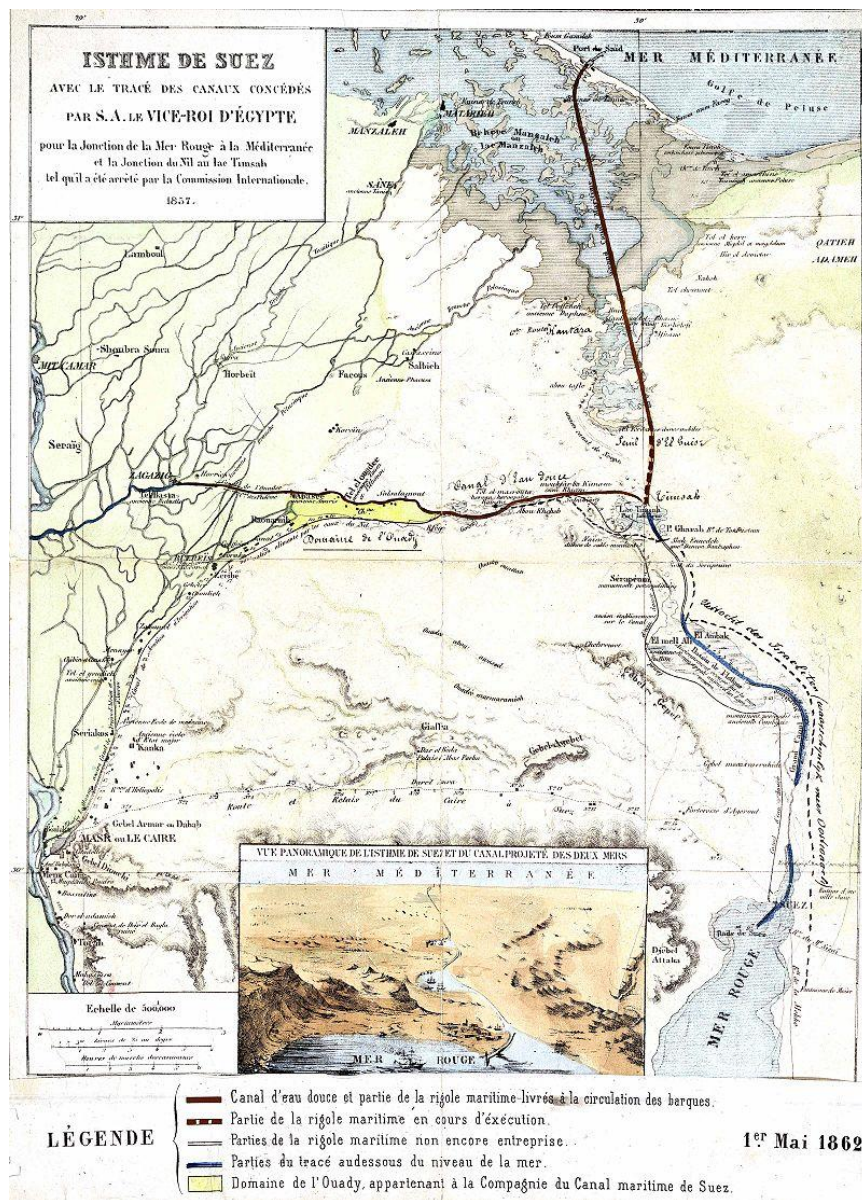
lasciavano annualmente alla città una gran somma di denaro. Facciamo voti che Brindisi sappia ritenersi almeno i battelli postali, perché ove questi le venissero a mancare, sarebbe irreparabile la sua rovina». Il costo via Brindisi era nel 1904 di lire 2.143, 20 in meno rispetto al viaggio da Berlino e 118 in più rispetto al viaggio tutto in mare. Il treno da Londra a Brindisi ci metteva 44 ore: da Brindisi a Bombay via Suez ci volevano 22 giorni, da Marsiglia 25.[*Annuario scientifico ed industriale*, Fratelli Treves, Milano, 1904, p. 436].

⁵⁶ «Lettere dalle Indie», *La Città di Brindisi*, 14 giugno 1914, p. 2 (online, emeroteca.provincia.brindisi.it). Boulger notava che il tragitto Marsiglia-Londra era di 8 ore più lungo ma si sarebbe ridotto sostituendo «piroscafi moderni a turbina, [...] di alta velocità» agli ormai vecchiotti *Isis* e *Osiris* che operavano su Brindisi.

della Marina austriaca⁵⁷.



⁵⁷ Cfr. Max Ronge, *Spionaggio*, Napoli, Editrice Tirrena, 1930. Domenico Colasante, *In treno dal Tirreno all'Adriatico: Storia della ferrovia Roma-Sulmona-Pescara*, Roma, Gangemi, s. d., p. 114.



Compagnie Internationale des Wagons-Lits

INDIAN MAIL TRAIN

CALAIS BOLOGNA (BRINDISI)

in connection with the train

LEAVING LONDON EVERY FRIDAY NIGHT
THROUGH SERVICE WITH

SLEEPING CARS

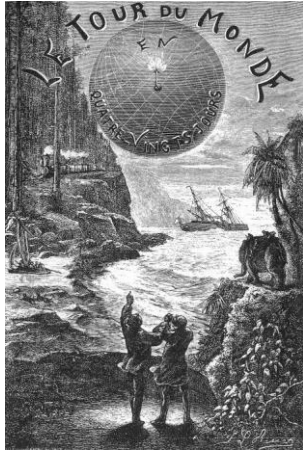
MOST COMFORTABLY APPOINTED. GREAT SAVING OF TIME

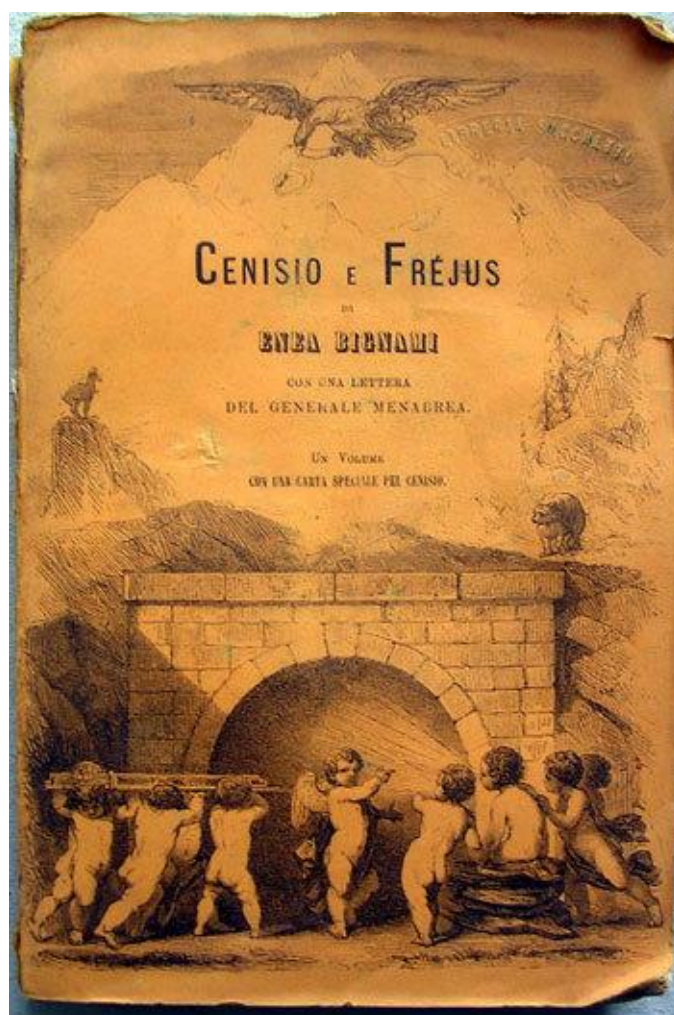
LIMITED NUMBER OF PASSENGERS

No other carriages in this train but the well known **BELGIAN SLEEPING CARS** with separate compartments.

Places can be retained at the London office of the P. & O. STEAMSHIP COMPANY or by applying to the steward on board the steamers between Alexandria & Brindisi.

Bruxelles. — Imprimerie A.D. MERTENS, rue de l'Écluse, 32.

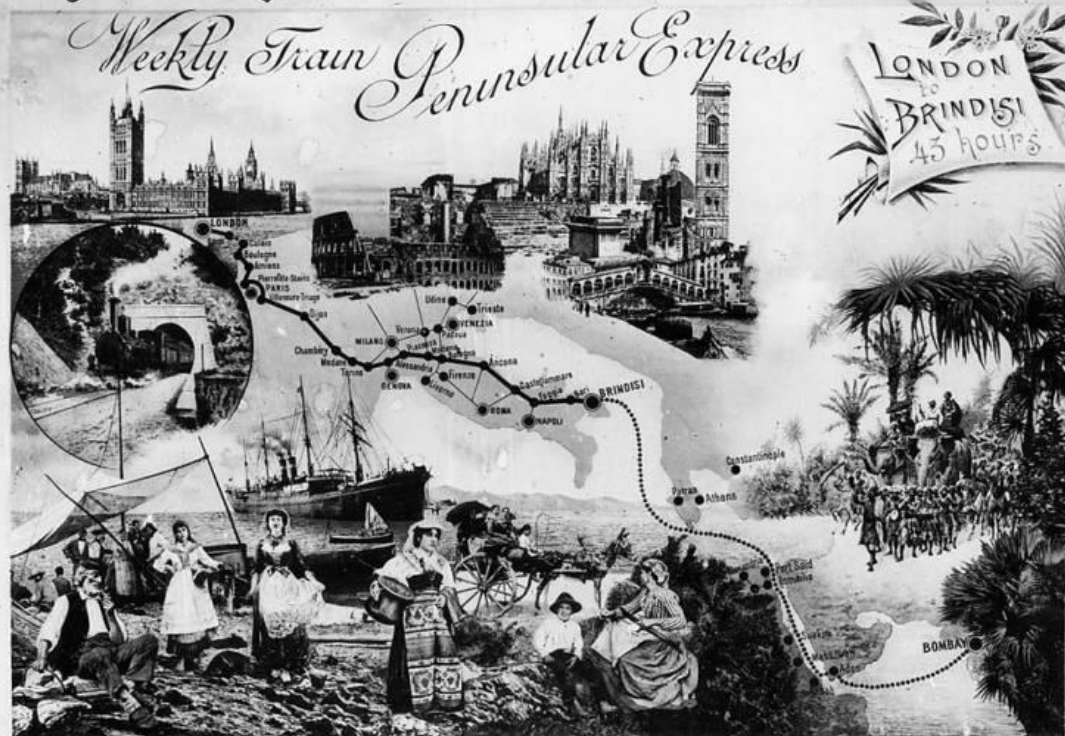




SOUTH ITALIAN RAILWAY: ADRIATIC LINES
INDIA MAIL: LONDON-BRINDISI-BOMBAY

Weekly Train Peninsular Express

LONDON
to
BRINDISI
45 hours



Proprietors Agents

Printed by Mr. W. & C. M. & Co.

TARIFS RÉDUITS

RÉDUCTION DE 25 %

des prix des billets de Chemin de Fer et des suppléments Wagons-Lits pour les relations de LONDRES et PARIS à ALEP - TRIPOLI - TEL KOTCHEK - MOSUL - KIRKUK - BAGHDAD - BASRA - KHANAQIN et de KHANAQIN - BASRA - BAGHDAD - KIRKUK - MOSUL - TEL KOTCHEK - TRIPOLI - ALEP à TRIESTE, MILANO, PARIS et LONDRES.

RÉDUCTION DE 32 1/2 %

des prix des billets ALLER et RETOUR établis pour les relations ci-dessus. — Les billets Aller et Retour sont valables 2 ans

RÉDUCTION DE 40 %

pour voyageurs en groupe de 6 personnes.

RÉDUCTION DE 33 1/3 %

du prix du TRANSPORT des BAGAGES enregistrés de LONDRES et PARIS pour ISTANBUL - BUCAREST - ATHÈNES - ALEP - TRIPOLI - TEL KOTCHEK - MOSUL - KIRKUK - BAGHDAD - BASRA - KHANAQIN et vice versa.

TRANSPORT RAPIDE DES COLIS MESSAGERIES PAR FOURGONS SPÉCIAUX



POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER AUX AGENCES ET BUREAUX
DE LA COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS