



Sappiamo, dunque, che il Regale Visitatore soggiornò nella ns. Città, da ultimo, all'Hotel Eden Palace, in Via Serra, ossia nelle immediate adiacenze della Stazione di **Ge Brignole**, all'epoca ancora chiamata (anche) **Stazione Orientale (foto n. 1)**, il cui grande fabbricato viaggiatori era stato completato soltanto due anni prima, nel 1905. Il 1° luglio di quello stesso anno lo Stato Italiano, dopo un lungo e laborioso dibattito politico e giuridico - v. ad es. gli studi ottocenteschi di Silvio Spaventa su Stato e Ferrovie - , assunse direttamente quale servizio pubblico nazionale l'esercizio ferroviario, costituendo con la L. 22 aprile n. 137 (c.d. L. Fortis dal ministro proponente) l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, riscattando le vecchie concessioni all'industria privata, e superando la precedente frammentazione tecnico-gestionale in capo a tre distinte società: Mediterranea, Adriatica, Sicula.

E' plausibile ritenere che S.A. il Re del Siam sia partito in treno dalla Stazione Orientale-Brignole, con il Diretto Ordinario delle 15:20, come ci raccontano le cronache del tempo, senza però precisare questo dettaglio, ossia, la stazione genovese di partenza.



Va però tenuto presente come, già all'epoca, alcuni treni per il Ponente Ligure, e magari diretti anche oltre il valico di frontiera di Ventimiglia, giungessero a Genova dalla Linea dei Giovi, provenendo, cioè, da Milano (o Torino): in tal caso, il Sovrano avrebbe dovuto, necessariamente, raggiungere la **Stazione di Genova Principe (foto n. 2)**, e partire da quella stazione alla volta di Sanremo.

Ancora alcuni rapidi riferimenti storico-cronologici sulla linea percorsa dal Sovrano nel 1907:

1862-1865: completamento linea costiera di Ponente da Genova a Voltri;

1868: completamento tratta Voltri - Savona;

1872: completamento tratta finale Savona - Ventimiglia.

La linea non era sicuramente ancora elettrificata, nel 1907 (lo sarebbe stata, in corrente alternata trifase, solo una decina d'anni dopo): l'esercizio era pertanto all'epoca solo a vapore.

Ma su quale tipo di treno viaggiò il Re del Siam? Su quale(i) carrozza(e)? Al traino di quale specifico tipo di locomotiva a vapore?

Sappiamo, innanzitutto, che si trattava di un Diretto Ordinario, ossia di un treno regolarmente presente in orario all'epoca, e non quindi di un treno straordinario, o speciale, o "reale" che dir si voglia: ossia, appositamente ed eccezionalmente approntato, con apposita traccia d'orario, per una specifica esigenza di viaggio.



Cominciamo dalla locomotiva. Avrebbe potuto essere, probabilmente, quella che vedete proiettata adesso, una **locomotiva a vapore del Gr. 650, ex R.M. 300 (foto n. 3)**: rodiggio 2-3-0, rodiggio tipico U.S.A., costruita a fine '800, anche dall'Ansaldo di Genova, ed anche per il servizio sulle linee liguri di valico, in specie l'allora nuova Succursale dei Giovi, capace per l'epoca di ottime prestazioni (oltre 80 km/h di vel max), e quindi destinata al traino di treni impegnativi e "di rango".

Venendo alle carrozze, trattandosi di treno ordinario, possiamo verosimilmente escludere l'utilizzo di carrozze speciali o "reali" appositamente messe a disposizione del Sovrano ed inserite in composizione.

Il nostro Re, in quel lontano 1907, fece questo viaggio ferroviario su carrozze costruite per ed utilizzate da semplici cittadini, "comuni mortali" ... e si trattava di veicoli antiquati, scomodi, anche laddove di 1ª classe, tutti ereditati dalle vecchie società private di gestione delle 3 reti ed aziende ferroviarie pre-nazionalizzazione.



Si trattava in massima parte di **carrozze a 2 o 3 assi (foto n. 4)**, a terrazzini, a sportelli laterali multipli (sul tipo "centoportee", ma ancora più vecchie), con pochi finestrini, del tipo di quelle che vediamo nella foto proiettata adesso.



Pochissime le **carrozze a carrelli (foto n. 5)**, decisamente più confortevoli, all'epoca modernissime, rispetto alle altre, ma costruite soltanto a partire dal 1900.



Può, forse, ipotizzarsi che il treno avesse in composizione anche una Carrozza Ristorante - **Voiture Restaurant della C.I.W.L. (foto n. 5bis)**, ossia la Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti e dei Grandi Treni Espressi Europei, fondata a fine Ottocento dall'imprenditore e banchiere belga Nagelmackers.

Si trattava di carrozze (con letti, ristorante, pullman/salone, bar/dancing, oltre ai furgoni portabagagli) dalla inconfondibile, leggendaria livrea blu, o marrone-panna, con scritte e fregi aurei, di gran lusso, lo *stato dell'arte* dei veicoli ferroviari di ogni epoca, tecnicamente equipaggiate per circolare su ogni rete ferroviaria, dotate di ogni possibile comfort, inserite solo nei treni e sulle relazioni, interne ed internazionali, di maggior prestigio.

Non abbiamo però elementi certi per affermare che il Diretto Ordinario in partenza da Genova alle 15 e 20 del 28 aprile 1907 avesse davvero in composizione una di queste meravigliose carrozze: alcune fonti storiografiche ferroviarie, inoltre, collocano l'avvento dei servizi CIWL sulla linea del Ponente Ligure soltanto ai primi anni '30 del '900.

In ogni caso, e per quanto riguarda il materiale rotabile circolante 1907, si trattava di carrozze dal telaio già in acciaio, ma con la cassa ancora interamente in legno (in pregiato teak quelle della sopradetta C.I.W.L.), legno che a volte era, in parte, rivestito con del semplice lamierino metallico, per una maggiore protezione e durata nel tempo.

La costruzione di carrozze viaggiatori (con cassa) interamente in acciaio ebbe inizio, in Italia, soltanto dopo il Primo Conflitto Mondiale '15-'18. Ed è interessante ricordare come le ultime carrozze del parco F.S. a cassa lignea siano rimaste in regolare servizio addirittura fino agli anni '60 del '900! E' molto probabile che il Diretto Ordinario delle 15:20, utilizzato dal Re del Siam per il suo viaggio a Sanremo, avesse una composizione eterogenea, con carrozze delle classi inferiori a 2 e/o 3 assi, e carrozze di Prima Classe che potevano - esse sole - "concedersi il lusso" dei carrelli, a beneficio del comfort del Regale Viaggiatore ... per le 5-6 ore di viaggio ca., necessarie a raggiungere la meta, dalle molte attrattive e bellezze.



Ed eccoci infine arrivati al termine di questo viaggio: con questa cartolina d'epoca della **vecchia stazione ferroviaria di Sanremo (v. foto n. 6)**, dove i treni non transitano più da anni, forse con qualche rimpianto, considerando l'attuale, ultramoderna, ma un po' inquietante (soprattutto di notte), stazione sotterranea della Città dei Fiori ...