



# LA TRANSIBERIANA

Storia dell'Europa Orientale  
Università degli Studi di Perugia

17 pag.

---

---

---

---

---

---

---

# LA TRANSIBERIANA

Un'opera maestosa ideata dalla Russia zarista

Luca Bianco

## INDICE

Introduzione	3
CAPITOLO I. <i>La Russia dal 1890 al 1915</i>	5
CAPITOLO II. <i>La Transiberiana: gli albori e il presente</i>	8
Bibliografia e sitografia	15

## INTRODUZIONE

L'oggetto di studio della mia tesina è la linea ferroviaria Transiberiana.

Un'opera maestosa, una rete di comunicazione straordinaria, realizzata dalla Russia zarista.

Il tragitto dà la possibilità di collegare via terra la Russia occidentale con l'estrema Russia orientale, l'inizio del tour avviene a Mosca e si conclude a Vladivostok.

La ferrovia è utilizzata sia per il trasporto di persone sia per il trasporto delle merci.

Durante il viaggio è possibile vedere una molteplicità straordinaria di paesaggi diversi l'uno dall'altro, si va a contatto con numerose etnie ed usanze.

La lunghezza è di circa 9000 km, fa più di 1000 fermate e passa attraverso 7 fusi orari.

Gli sforzi per la realizzazione di questo itinerario fantastico furono grandissimi; videro l'impiego di risorse economiche, risorse umane e risorse energetiche.

Viene considerata una delle opere infrastrutturali più importanti del pianeta.

Recentemente la linea ferroviaria è stata dotata di elettrificazione completa e attualmente si sta lavorando al raddoppio integrale della linea.

Lo sviluppo della tesi coincide con la stesura di 2 capitoli : nel primo capitolo parlerò della Russia nel periodo “1890-1915”, analizzando le fasi salienti che hanno caratterizzato il governo russo durante quegli anni (anni di costruzione della Transiberiana), vedremo soprattutto le dinamiche politiche e sociali; nel secondo capitolo mi soffermerò sulla Transiberiana in modo cospicuo, parlerò di come è nata l'idea di costruire una nuova “via verso est”, i fattori favorevoli e sfavorevoli alla realizzazione, le tappe di costruzione (elencando i vari tratti realizzati nel tempo), il tragitto che interessa e alcune curiosità attuali.

Lo studio fatto è frutto di consultazioni di alcuni testi: libri storici, libri con esperienze personali ed informazioni recepite in via telematica attraverso siti specializzati.

Chiudo con una citazione che spiega l'essenza del tragitto : “La Transiberiana è un viaggio legendario, unico, entusiasmante, quanto mai vario; dalla megalopoli alla tundra, dagli occhi di ghiaccio a quelli a mandorla”.

**BUONA LETTURA!**



# CAPITOLO I

## La Russia dal 1890 al 1915

Il periodo storico che andrò ad analizzare va dal 1890 fino ad arrivare al 1915, date di inizio e chiusura dei lavori dell'originaria costruzione della linea ferroviaria Transiberiana.

La situazione in Russia nel 1890 era questa: lo Zar era Alessandro III. Il sovrano inasprì la censura e creò l'Ochrana, la polizia segreta, costringendo molti intellettuali a fuggire all'estero. C'era la sensazione che la monarchia stesse vivendo la sua fase peggiore e se non avesse concesso qualcosa al popolo sarebbe stata destinata a crollare. Sergej Vitte e Nikolaj Bunge diedero il via a opere di industrializzazione, tra queste la costruzione della Transiberiana. Sempre Vitte suggerì allo Zar riforme come la Duma. La Russia iniziava ad attrarre capitali esteri, soprattutto francesi, perché dava l'idea di essere un paese stabile. Si scoprì che la Siberia era ricca di risorse energetiche e per codesto motivo veniva vista come il futuro dell'Europa.

Dopo la morte di Alessandro III nel 1894, lo Zar diventò Nicola II: l'ultimo Zar di Russia. Egli fu incapace di ascoltare i fermenti e le pulsioni

provenienti dal basso e ignorò i consigli dei suoi ministri. Nicola II era considerato inadatto a portare la Russia verso la modernizzazione. Lo Zar volle espandersi verso la Siberia, sfruttò la debolezza della Cina, impero debole a causa dell'avanzare del Giappone e l'affacciarsi degli U.S.A. sull'Oceano Pacifico dopo l'acquisto dell'Alaska, comprata ad un prezzo irrisorio dalla Russia. Nicola II colonizzò prima la Siberia del Sud mandando contadini e personaggi sgraditi all'impero (condannati, oppositori); ai primi "regalando" la terra (ma molti di loro torneranno), gli altri forzatamente con le pene detentive. La ribellione dei Boxer (1899-1901) vide anche la partecipazione dell'impero russo. Nel 1904 sfruttando l'eccessiva preoccupazione giapponese verso i territori coreani, la Russia e il Giappone entrarono in guerra fino al 1905; per i russi si rivelò disastroso. Le battaglie di Mukden e Tsushima diedero la vittoria al Giappone. Il trattato di Portsmouth del 5 settembre 1905 pose fine alla guerra. La sconfitta con il Giappone del 1905 sanciva la fine del boom economico nato negli anni '90 dell' '800 con il lavoro di Bunge e Vitte. Nel gennaio 1905 esplose la rivoluzione dalle officine, esattamente il 22 gennaio, guidata dal pope Gapon. Gli operai chiedevano un salario adeguato e condizioni migliori di lavoro, una "Constitutia", un organo di rappresentanza parlamentare, tutela dei minori e delle donne. Lo Zar era fuori dalla residenza di San Pietroburgo e il capo delle truppe schierate a difesa del Palazzo d'Inverno fece sparare contro la folla inerme che portava gli stemmi. Gesto sconsiderato, fu un massacro, che passò alla storia come "la domenica di sangue". Si crearono premesse inarrestabili, Nicola II costrinse i sopravvissuti a chiedere perdono. Lo zio fece pressioni sullo Zar per dare delle concessioni al popolo: con il Manifesto d'ottobre venne concessa una Duma di Stato. Nel 1906 ci fu la prima elezione della Duma di stato formata da socialdemocratici, socialisti rivoluzionari etc. Si riunirono nel Palazzo d'inverno. Lo Zar stufo delle richieste liberali la sciolse nel 1906. Lo stesso giorno fece Primo Ministro Petr Stolypin. La seconda Duma venne eletta e sciolta sempre nel 1907 per volere dello Zar, dopo l'accusa di Stolypin ai deputati bolscevichi e menscevichi di preparare delle rivolte armate. La terza Duma durò una legislatura intera, senza interruzioni dal 1907 al 1912 perché la

maggioranza era formata dagli ottobristi, un partito riformista e conservatore. La quarta durò fino alla Rivoluzione. Dal 1911 al 1915 la Russia era proiettata al consolidamento delle proprie strutture. Vertice piramidale era lo Zar; sotto di lui i Boiari nobili, i cittadini, poi gli schiavi: quelli senza diritti (Cholop) e quelli che coltivavano la terra (Smierd).



## CAPITOLO II

### La Transiberiana: gli albori e il presente

La Transiberiana è una linea ferroviaria russa che collega Mosca con Vladivostok, è lunga 9288 km, collega la Russia alle regioni centrali della Siberia e a quelle levantine dell'estremo oriente Russo.

La definizione utilizzata è troppo tecnica e modesta per poter descrivere un'opera eccezionale come questa, infatti vorrei arricchirla con una citazione dell'autore Marco Morra che nel parlare della Transiberiana usa queste parole : *“La Transiberiana è un viaggio che si potrebbe definire quasi eroico, un momento eccezionale, ineguagliabile per osservare una tale moltitudine di paesaggi e avvicinarsi a etnie così diverse tra loro”*.

L'idea di costruire una ferrovia siberiana nacque nel 1840 dopo una spedizione nella regione attraversata dal fiume Amur, dove si scoprì che quest'area era stata lasciata incustodita dal popolo cinese.

Con Nicola I quindi partì il progetto di colonizzazione della Siberia orientale da parte della Russia, lo zar si avvale dell'aiuto di Nikolai Muravyov, nominato governatore generale della Siberia orientale.

L'espansione della Russia non fu accolta con “entusiasmo” dalla Cina, che però impegnata a combattere gli invasori stranieri sulle coste del pacifico finì col l'abdicare le contese relative alla Siberia.

Muravyov quindi riuscì a disegnare il confine con la Cina in cambio di una modesta somma di denaro; ora l'obiettivo del generale era la costruzione di una linea ferroviaria che collegasse la Russia occidentale alla Russia orientale.



I sostenitori di questo progetto erano numerosi, arrivarono proposte di aiuti da Inghilterra e Stati Uniti, ma nonostante ciò l'idea non venne ascoltata nella capitale San Pietroburgo.

Le condizioni che fecero cambiare idea al Palazzo d'Inverno arrivarono verso la fine del secolo e furono 3 in particolare :

- L'economia russa, basata sulla proprietà terriera, entrò in crisi e l'emigrazione verso i territori disabilitati della Siberia diventava inevitabile per ridurre il sovraffollamento dei villaggi e la scarsità dei raccolti
- La Siberia poteva automizzarsi e bisognava arrestare sul nascere i tumulti radicali che stavano sviluppandosi in Siberia
- Il declino dell'impero cinese che riaccendeva le mire espansionistiche di inglesi e francesi

Con l'assassinio nel 1891 dello zar Alessandro II, successe il figlio Alessandro III. Quest'ultimo avviò ufficialmente i lavori per la Transiberiana dai monti Urali all'oceano Pacifico.

La responsabilità dei lavori della ferrovia fu data allo statista Sergej Vitte che ricevette carta bianca dallo Zar. La costruzione prevedeva un grande sforzo economico e di conseguenza una lunga serie di permessi amministrativi, per avere ciò lo zarevich Nicola fu eletto presidente del comitato per la Ferrovia Siberiana.

Vitte nella realizzazione del processo mise in atto numerosi interventi e manovre: emissione di buoni del tesoro, aumento delle tasse, prestiti dall'estero, aumento dell'inflazione, negoziò concessioni territoriali con la Cina per costruire una linea ferroviaria che passasse attraverso la Manciuria.

Nel 1891 lo Zar promulgò un decreto imperiale che sanciva la costruzione della transiberiana.

La linea originaria doveva partire da Chelyabinsk, seguendo la vecchia strada postale che raggiungeva Irkutsk, da qui a Vladivostok il percorso vedeva l'attraversamento del lago Bajkal e dei fiumi Amur e Ussuri.

Questo itinerario non passava per molti centri minerari e città fluviali del nord; a causa delle pressioni di potenti lobby economiche il tracciato fu modificato; la modifica dell'iter prevedeva il passaggio per foreste invalicabili, fiumi e montagne impraticabili.

Nonostante le condizioni impervie la costruzione proseguì e fu suddivisa in 7 tratti sostanziali.

### 1.SIBERIA OCCIDENTALE (1892-1896)

Il tratto partiva da Chelyabinsk, arrivava prima ad Omsk e poi sul fiume Ob. La lunghezza era di 1440 km. Le difficoltà sorsero riguardo l'attraversamento degli affluenti dell'Ob, fu necessario costruire ponti lunghi quasi 1 km.

### 2.USSURI (1891-1897)

La linea andava da Vladivostok, verso la valle dell'Ussuri, fino a Khabarovsk. Nel tragitto, la presenza di una fitta foresta e del fiume Amur, che in primavera aumentava il livello di 10 mt, costrinsero a ridisegnare il percorso. Per fare ciò furono impiegati 8000 operai e 600 prigionieri destinati a scontare la pena sull'isola di Sakhalin

### 3.SIBERIA CENTRALE (1893-1898)

L'itinerario qui andava dal fiume Ob fino a Irkutsk, la lunghezza era pari a 1920 km. I problemi di costruzione erano: un terreno montagnoso

e delle ripide vallate percorse da fiumi irruenti. Fu necessaria la realizzazione di un ponte lungo 1km per attraversare lo Yenisey. In questo tratto si fece sentire la mancanza di manodopera dovuta alla bassa presenza nel territorio circostante di abitanti.

#### 4.TRANSBAICALICA (1895-1900)

Il percorso andava dalla sponda orientale del lago Bajkal e proseguiva fino a Sretensk. La lunghezza era di 1072 km. I problemi qui furono numerosi: fitte foreste, i monti Yablonovy, fiumi con corsi impetuosi e valle rocciose. Grave avvenimento durante la costruzione di questo tratto fu l'inondazione del 1897, che spazzò via oltre 300 km di binari e 15 ponti già ultimati.

#### 5.CINA ORIENTALE (1897-1901)

Questo tratto fu possibile da realizzare dopo un accordo avvenuto nel 1894 che la Russia firmò con l'impero cinese, quest'ultimo prevedeva la costruzione in territorio manciuriano di una diramazione della Transiberiana. La linea, lunga 1440 km, piegava verso sud-est, attraversava il fiume Argun e proseguiva verso Vladivostok via Ha'erbin. Il territorio era pianeggiante e quindi di facile edificazione per la linea ferroviaria. Tra il 1898 e il 1901 la Ferrovia Cinese Orientale fu estesa in una linea secondaria meridionale che portava da Ha'erbin a Port Arthur.

I lavori subirono una brusca frenata con la rivolta dei Boxer, andarono in

fiamme i depositi e 480 km di ferrovia furono staccati. I lavori ripresero dopo l'intervento dell'esercito russo e nel 1901 la linea principale e quella secondaria entrarono in funzione. Entrambe furono integrate nella Transmaniciuriana utilizzata ancora oggi.

## 6.CIRCUMBAICALICA (1901-1904)

In questo tratto la presenza del lago Bajkal e le sue ripide rocciose del Lago rappresentarono l'ostacolo naturale più arduo durante la costruzione della Transiberiana. Inizialmente una società inglese costruì due navi a vapore che avrebbero dovuto trasportare treni e passeggeri sul lago, le condizioni climatiche però rendevano il tragitto troppo lento. Con l'arrivo della guerra e quindi la necessità di passaggi sul lago più tempestivi, si costruirono dei binari direttamente sul ghiaccio; al primo tentativo di attraversamento i binari cedettero e i treni si inabissarono nel lago. Nel 1901 si decise di costruire una linea che seguisse la sponda meridionale del lago, qui le pareti rocciose rappresentavano una grande sfida. Lo Zar Alessandro III fece arrivare operai qualificati dall'Armenia e dall'Italia. Questa sezione di linea ferroviaria fu soprannominata “la fibbia ingioiellata dello Zar”.

Inoltre tra 1950 e 1960 la costruzione di una diga sul fiume Angara fece innalzare di circa 6 mt il livello delle acque del lago Bajkal, questo rese necessaria la costruzione di un nuovo tratto tra Irkutsk e Port Bajkal.

## 7.AMUR (1907-1916)

La costruzione di questa parte della linea ferroviaria lungo il fiume Amur era lunga 2080 km, e fu caratterizzata da innumerevoli problemi tecnici, logistici e di manodopera. Si costruì un ponte lungo 2 km e per la realizzazione vennero utilizzati i condannati ai lavori forzati. Questo tratto fu inaugurato nel 1916.

Nei primi anni del 1900 la ferrovia era conclusa. Da Mosca a Vladivostok la distanza era di 5500 miglia e bastavano 10 giorni per completare il viaggio. Come ultimo passo per arricchire ancora di più l'opera ingegneristica, il ministro delle comunicazioni Mikhail Khikov incaricò una società belga per la costruzione di un vero e proprio palazzo lussuoso su rotaie.

I vagoni letto erano arredati con mobili stile impero con influenze cinesi; la carrozza ristorante offriva caviale, storione e altre raffinatezze della cucina russa; erano presenti anche una carrozza fumatori, salone con pianoforte, una biblioteca, una palestra e un bagno in marmo e ottone.

La realtà però era diversa, molte volte il cibo scarseggiava ed era pessimo, i viaggi subivano importanti ritardi, ed inoltre gli incidenti lungo il tragitto erano molto frequenti.

Oggi il nuovo treno di lusso è il Golden Eagle, inaugurato il 26 Aprile 2007. Ci sono 2 tipologie di cabine: le Cabine Gold Class e le Cabine Silver Class. Le Cabine Gold Class sono spaziose con letto alla francese convertibile in un comodo sofà durante il giorno; sono dotate di tv al plasma con DVD e CD, aria condizionata con controllo individuale e bagno privato con box doccia; ogni vagone ha 5 Cabine Gold Class.

Le Cabine Silver Class sono meno spaziose ma con le stesse facilitazioni; dotate di un letto che anche qui diventa un sofà, spazio per bagagli, aria condizionata e bagno privato con doccia; sono presenti 6 Cabine Silver Class per vagone.

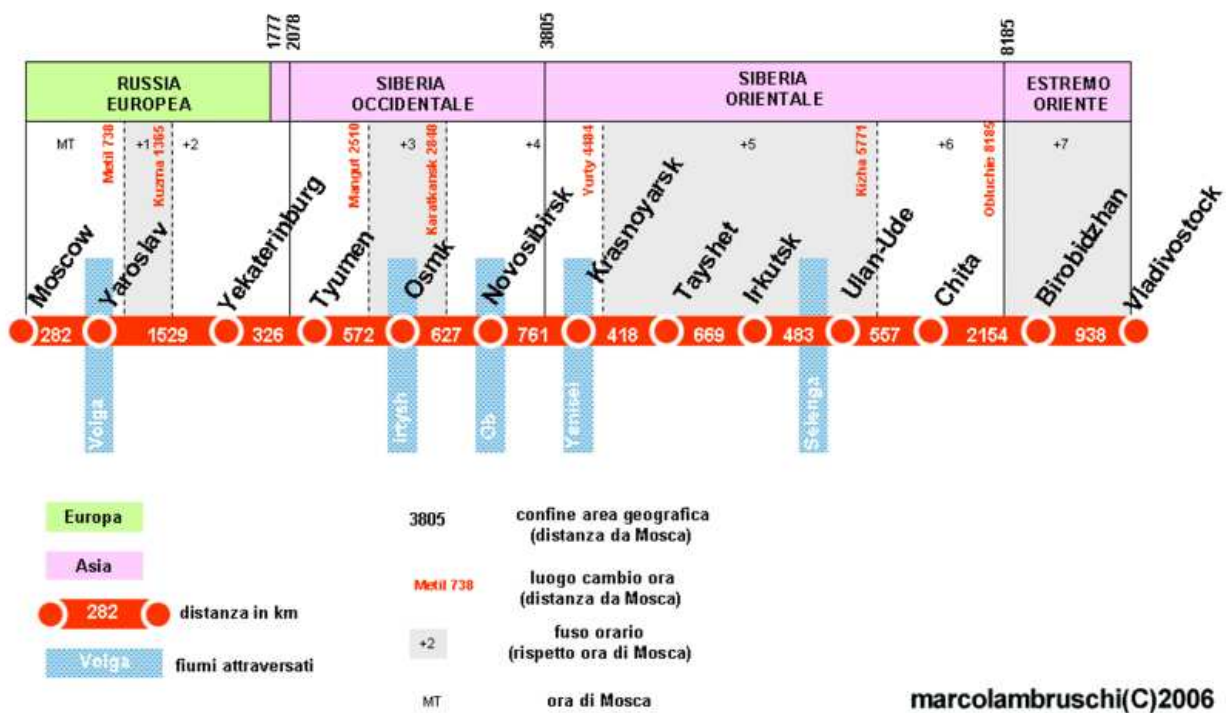
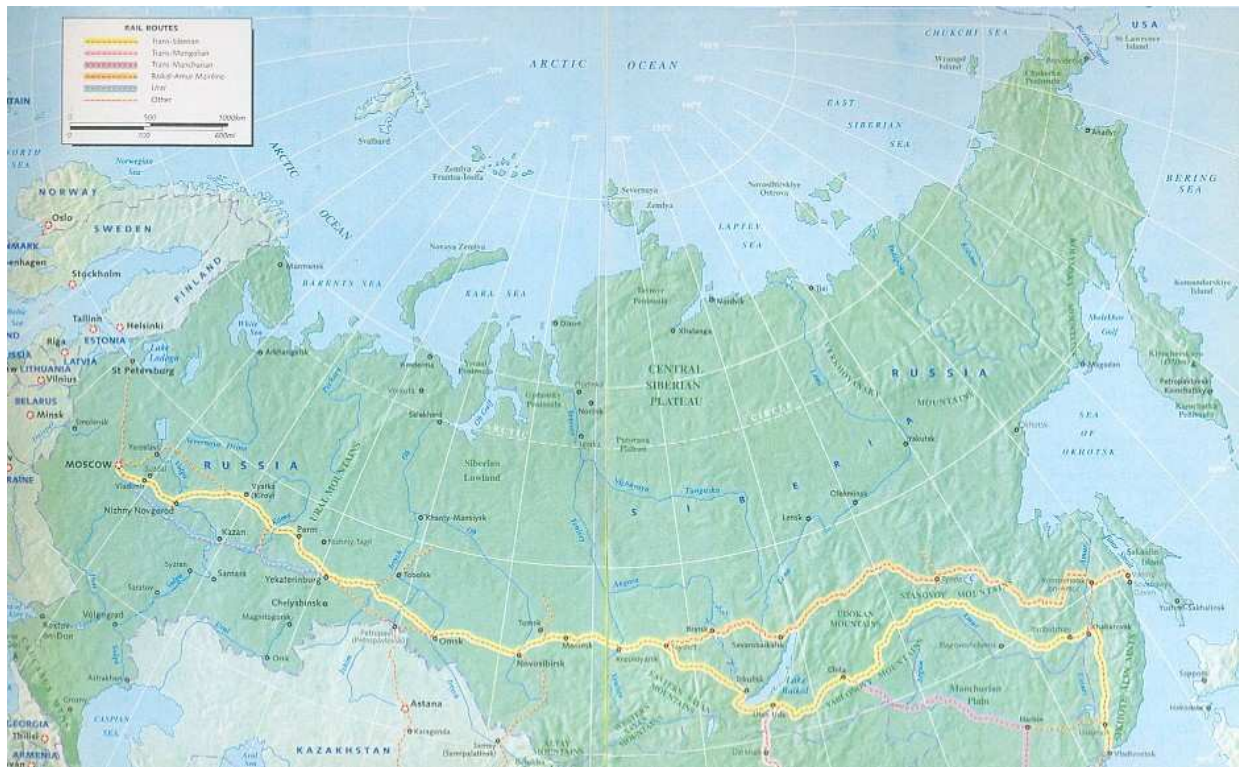
Nel treno è presente inoltre una carrozza bar dove i passeggeri possono conversare, rilassarsi e usufruire di giochi, libri e video a loro disposizione.

Inoltre poi, c'è la carrozza ristorante nella quale gli chef a bordo preparano con cura piatti locali ed internazionali, avvalendosi di prodotti freschi acquistati durante il viaggio. La pensione completa durante il viaggio comprende anche bevande durante i pasti; inoltre i clienti possono usufruire di una fornita cantina di vini e birre locali, di acqua e dell'immane vodka.

Oggi la Transiberiana rappresenta la linea ferroviaria più lunga del mondo con i suoi 9288,2 km, viene utilizzata per viaggiare da Mosca a Vladivostok, importante è anche il suo ruolo commerciale attraverso il quale si riescono a portare circa 20000 container all'anno in Europa, ed inoltre il 30% delle esportazioni russe transita su questa linea.

Durante il percorso si effettuano quasi 1000 fermate, 7 giorni sono necessari a completare l'itinerario e nel suo tragitto si affrontano 7 fusi orari.

La transiberiana è una vera e propria impresa della Russia che merita di essere ricordata e considerata tra le più grandi di sempre.



## BIBLIOGRAFIA

Cfr. Buffa Mauro, *“Sulla Transiberiana. Sette fusi orari, 9200 km, sul treno leggendario da Mosca al mar del Giappone”*, Edicicloeditore, 2010

Cfr. Elia Danilo, *“La bizzarra impresa”*, CDA&Vivalda Editori, 2006

Haywood Anthony – Marc Bennetts – Greg Bloom – Marc Di Duca – Micheal Kohn – Tom Masters – Leonid Ragozin – Mara Vorhees, *“Transiberiana”*, EDT, Torino, 2012, pp. 346-356

Cfr. Morra Marco, *“Transiberiana. Una via verso est”*, Robin, 2009



# SITOGRAFIA

[www.atacama.it](http://www.atacama.it), Atacama Travel 2012, “*Russia. La Transiberiana: Trans Siberian Express*”, in [www.atacama.it/russia.transiberiana.htm](http://www.atacama.it/russia.transiberiana.htm)

[www.territorioscuola.com](http://www.territorioscuola.com), Wikipedia, “*Transiberiana*”, in [www.territorioscuola.com/wikipedia/?title=Transiberiana](http://www.territorioscuola.com/wikipedia/?title=Transiberiana)

[www.transiberiana.com](http://www.transiberiana.com) , Transiberiana.com, 2000-2013, in [www.transiberiana.com](http://www.transiberiana.com)

[www.viaggiareliberi.it](http://www.viaggiareliberi.it), Claudio Giacchetti, 2004, “*Transiberiana 2004, racconto di viaggio*”, in [www.viaggiareliberi.it/transiberiana\\_2004\\_Jack.htm](http://www.viaggiareliberi.it/transiberiana_2004_Jack.htm)

[www.zloris.blogspot.it](http://www.zloris.blogspot.it), Zloris, 2012, “*La Transiberiana*”, in [www.zloris.blogspot.it/2012/04/la-transiberiana-trans-siberian-railway.htm](http://www.zloris.blogspot.it/2012/04/la-transiberiana-trans-siberian-railway.htm)

