

Luca Conti è nato a Roma nel 1965. Ha pubblicato racconti, poesie e articoli su giornali e riviste a partire dal 1985. Nel maggio 1988 è uscito sul mensile "Idea" il racconto *Rudimenti di volo per pollame vivo*. Giornalista pubblicitario dal 1988, si occupa soprattutto di musica. Collabora con "Il Messaggero", l'"Istituto dell'Enciclopedia Italiana" e "Idea". Ha prodotto in fotocopia anche una raccolta di poesie, *Sistemi in movimento* (1987-90).

La foto di copertina è stata ripresa dal volume "In Patagonia" di Bruce Chatwin, Edizione Picador by Pan Books-London, 1979

Angelo Maria Pellegrino

## Presentazione

*Questo è davvero un buon manuale per un deciso e intrepido Inter rail-man? Si direbbe proprio di sì dalla felice precisione degli utilissimi consigli che si leggono d'un fiato, e fanno venir voglia di partire subito, prima ancora di aver finito la lettura.*

*Certo è che Luca Conti sa viaggiare. Basta leggere quando sconsiglia al glorioso Inter rail-man l'uso di pesanti e ingombranti macchine fotografiche, e viene da pensare al grande fotografo americano Lewis Heine, il quale una volta confessò: "Se sapessi raccontare una storia con le parole, non avrei bisogno di trascinarci dietro una macchina fotografica".*

*A Luca Conti non manca poi la dote fondamentale del viaggiatore autentico: l'entusiasmo che accende ogni vero spirito di partenza.*

*È stato detto che oggi non si viaggia più, piuttosto ci si sposta. Ma c'è modo e modo di spostarsi, per la miseria! Ecco che questo manuale dimostra che si può fare con un senso, che è quello felice che anima il viaggiatore creativo. Gettiamo a mare allora le querimonie dei professori di morte, che predicano la fine del viaggio, come di molte altre cose. Chi è incapace di viaggiare stia a casa, questo manuale non fa per lui.*

*Chi ha pensato di scriverlo vuole invece aiutare gli altri a vivere la sua stessa felicità. Perché il viaggiatore della razza di Luca Conti è un generoso, sa bene che la felicità del viaggiare cresce insieme agli altri, e non si può fare a meno di parteciparla.*

3

*Sono sicuro che questo manuale non sarebbe dispiaciuto a chi scrisse: "Per quel che mi riguarda, io viaggio non per andare da qualche parte, ma per andare. Viaggio per viaggiare. La gran cosa è muoversi, sentire più acutamente il prurito della nostra vita, scendere da questo letto di piume della civiltà e sentirsi sotto i piedi il granito del globo appuntito di selci taglienti". Parole di Robert L. Stevenson, che fece un viaggio per le Cervennes addirittura sul dorso di un asino. E non ebbe mai a pentirsene.*

*Dimentichiamo posizioni,  
rotte e nomi  
E siamo piccoli,  
stupiti viaggiatori soli  
E tutto questo vento  
intorno invece.  
È Lusitania.*

Ivano Fossati, "Lusitania"

## CHE COS'È LA TESSERA INTER-RAIL

L'Inter-Rail è una tessera ferroviaria nominativa valida per un mese come titolo di trasporto di 2ª classe per giovani fino a 26 anni. Chi l'acquista in Italia ha diritto ad ottenere biglietti a metà prezzo sulla rete FS e può viaggiare liberamente sulle reti di 24 paesi europei (Austria, Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Jugoslavia, Lussemburgo, Marocco, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna, Svezia, Svizzera, Ungheria, Turchia). Questa tessera consente anche di viaggiare liberamente sulla linea Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patrasso e viceversa (servizio espletato dalla Adriatica di Navigazione e dalla Hellenic Mediterranean Lines). Inoltre alcune imprese di trasporto e di navigazione accordano, ai titolari di tessera Inter-Rail, riduzioni variabili dal 30% al 50%. L'Inter-Rail si acquista presso le stazioni, le Agenzie abilitate, gli uffici del turismo giovanile senza particolari formalità. Il prezzo è di lire 360.000 al 1 luglio 1991, prezzo che può subire modificazioni in rapporto alle variazioni del corso dei cambi.

Gianni Laterza - resp. Organizzazione Turistica Europea.

6

## Preliminari

*La nuova moda in montagna?  
Farsi portare in vetta con l'elicottero e scendere a valle con gli sci (...)  
Escogitata da chi non ama la montagna e vuole fare affari a tutti i costi. Utilizzata da chi vuole avere sensazioni forti senza dare nulla, senza faticare neppure un po', senza dare nulla che non siano soldi. Tanti soldi.*

Reinhold Messner, nel supplemento a "Il Messaggero", 23/11/90

L'acquisto di una tessera Inter rail può convenire anche a colui che intraprenda un singolo viaggio, se questo implica un chilometraggio notevole. Ma, tra acquistare un Inter rail ed essere un Inter rail-man, permettetecelo, passa parecchia differenza. Partire con tre valigie per Palma di Maiorca e dopo venti giorni trasferirsi in Grecia, destreggiandosi tra un mambo-club e un cocktail di colore fosforescente, non costituisce ai nostri occhi alcuna fonte di merito. Un viaggio sifatto, se vogliamo ancora chiamarlo viaggio, non offre, per noi, alcuna attrattiva. Il vacuo ricordo ispanico-greco sfumerà in chi l'ha compiuto come quella inutile abbronzatura, una volta tornati a casa. Viaggiare di notte, con un bagaglio di misere proporzioni, tenendo a bada due turchi seduti accanto, soli, assetati e affamati, con pochi spiccioli in tasca e con un piede un po' dolorante, può costituire invece un'esempio

7

inappuntabile di Inter rail-man, anche se la casistica di questo strano esemplare di viaggiatore può considerarsi infinita.

Un primo consiglio lo daremo subito: non vestitevi troppo bene. Anche perché qualsiasi abito assume rapidamente un inconfondibile color treno. Si può dire che l'Inter rail-man deve vestire talmente male da non essere preso di mira da eventuali rapinatori, ma così bene (un bene, s'intende, relativo) da non essere adocchiato e fermato dalla polizia o da altre analoghe istituzioni — come accadde a Claudio, al "Mastino" e al sottoscritto nel Metro parigino (1989). Se ci si veste troppo male anche la popolazione, specie nei piccoli centri, diviene sospettosa ed è capace per esempio di interrompere il tranquillo sonno in un'aiuola, mentre si aspetta un treno, come ci è spesso capitato.

Bisogna chiarire subito una cosa. Il viaggiatore Inter rail non può essere assolutamente considerato un turista. Di quest'ultimo non possiede alcuna caratteristica. Il turista infatti veste camicette stirate e pantaloni con la piega, l'Inter rail-man no; il turista profuma e ride, l'Inter rail-man no (non lo fa però per studiato calcolo, come il cantante degli U2, ma per continua attenzione alle persone e al luogo); il turista ha la macchina fotografica e va al ristorante, l'Inter rail-man no. È ammesso tutt'al più l'uso di maneggevoli e leggere "automatiche" (quale fastidio proviamo nel vedere i turisti curvi sotto quelle ingombranti borse per fotografia, danno per le spalle e manna dei ladri!). L'uso della macchina fotografica per noi non è indispensabile per un motivo fondamentale: tutto ciò che di bello e interessante esiste al mondo è già stato fotografato ed è disponibile in cartolina a modico prezzo; inoltre la fotografia distrae l'Inter rail-man dalla visione diretta, trasformandolo nel migliore dei casi in un facitore di reportage. D'altra parte le foto di gruppo così co-

8

me certe situazioni hanno un loro indubbio fascino. Ma ciò che più conta, nello stabilire una differenza tra turista e Inter rail-man, è che l'approccio del primo ai luoghi visitati avrà sempre qualcosa di miope, di colonialistico; il turista si mostra sempre poco propenso alle avventure, compiendo senza coinvolgimenti, magari mediante un viaggio in aereo, inconsistenti fotomontaggi mentali tra il proprio mondo quotidiano e un villaggio-vacanze.

Oramai anche i viaggi in orbita sono viaggi organizzati; ciò che si può fare è cercare di recuperare un certo margine di libertà, che si può scoprire anche in questo mondo occidentale, come si faceva ai tempi dell'autostop. Anche un mese di treno in giro per l'Europa può significare avventura. Forse piccola, rassicurante, ma ancora vagamente tinta dello stesso colore delle antiche esplorazioni. Colui che affronta un viaggio veramente Inter rail lo fa perché magari ha subito da qualche parte — un libro, una canzone — il fascino dei grandi e piccoli esploratori e ne ricerca probabilmente qualche emozione, o lo fa per ansia del nuovo, dell'inaudito, o per fuggire. Si tratta in ogni caso di un viaggio disorganizzato. E diremo ancora, per fuggare ogni dubbio sulla reale natura dell'Inter rail-man rispetto al turista tradizionale, che quest'ultimo compra cartoline a iosa, lattine di coca cola ad ogni angolo della strada e soprattutto, la qual cosa ci amareggia profondamente, non discute sui prezzi e sui conti da pagare. La parsimonia in viaggio è un esercizio di virtù. Un ragazzo milanese che aveva fatto l'Inter rail ci confessò in Olanda che aveva con sé la carta di credito del babbo: ne fummo amareggiati. Un esempio di come si comporta un Inter rail-man ve lo può dare una nostra esperienza personale. In compagnia di Roland, uno studente del Politeknik di Nürnberg (Norimberga) incontrato nel pi-

9

docchioso ostello di Châlon-sur-Saône — non munito di Inter rail ma, si badi, pienamente Inter rail nei modi e nelle idee, ricevemmo a Dijon un conto di 20 franchi per due acque minerali. Superato un primo momento di incredulità, piú che di smarrimento, decidemmo di comune accordo di pagare una somma di 6 franchi in tutto: posammo i soldi sul tavolo e con serafica calma, almeno fino al primo angolo, ci allontanammo davanti al gestore che tranquillamente chiaccherava sulla porta d'entrata (1990).

Ma il "viaggio intensivo su ferrovia" (questa può essere la definizione scientifica del vero viaggio con Inter rail e il termine Inter rail-man può liberamente estendersi a tutti coloro che intensamente percorrono le strade ferrate) non deve assolutamente far pensare ad una scuola di delinquenza. Adattandosi a convivere con i germi, a sopportare la fame, le privazioni, il luridume degli scompartimenti e delle sale d'aspetto (quando se ne incontrano), si diventa piú forti, piú sani. L'Inter rail è la vera forma educativa del nostro tempo: altro che servizio militare! Un anno in treno ai giovani da svezzare! Con un'esperienza come l'Inter rail si impara a far valere le proprie ragioni, a resistere alla fatica, a parlare le lingue, a socializzare prudentemente con degli sconosciuti, a vivere senza alcuna preoccupazione in qualsiasi parte d'Europa (ma anche altrove). Nonostante la trasandatezza del vestito e l'esiguità del bagaglio, l'Inter rail-man, guardato con disprezzo e con sospetto da chi ha il passo molto, molto piú corto, oppone alle bassezze del mondo circostante il suo aristocratico vagabondare.

10

## Il bagaglio

*Partiamo tutti e tre con la "2 cv" — furgoncino che Richard ha minuziosamente arredato (...) lo spiazzo posteriore e interamente coperto da un confortevole materasso (...) ai lati, in basso, due piccoli scaffali e in alto due civettuole tendine rosse dinanzi ai vetri; sul davanti, un armadietto in cui sono stipati gli abiti, le coperte, una bombola di gas e una stufetta, nonché le provviste (...). Confrontando tanta formidabile organizzazione con il mio minuscolo sacco a spalla, mi sento una figura quasi patetica... So però per esperienza che quel poco che ho portato con me è tutto ciò di cui avrò bisogno.*

Luc Vidal, "La strada"

Il concetto-base nel preparare qualsiasi bagaglio, per qualsiasi latitudine, è che le cose davvero necessarie sono pochissime.

Ciò che bisogna chiedersi è: "Questa cosa mi servirà sempre, ne avrò bisogno indispensabile?", piuttosto che "Potrà servirmi questa cosa?". Infatti se si eccettuano gli effetti strettamente personali (ma si può condividere anche lo spazzolino, come fecero Ricky, fulgido esempio di Inter rail-man, e il sottoscritto nel 1987), alcuni essenziali capi d'abbigliamento, un sacco a pelo e un coltello multi-lama, oltre a documenti e carte, resta da decidere soltanto il

11

problema del cibo. Purtroppo spesso per inesperienza si affronta un viaggio in treno senza la minima cognizione tecnica, il che può divenire molto disagiabile. Quante volte li abbiamo visti, i giovani viaggiatori, affrontare un viaggio carichi di suppellettili inecessarie, chili di vestiario inutile (i "pantaloni carucci" e le dieci magliette con le maniche corte che abbiamo sentito nominare incautamente da Claudio qualche anno fa), di libri inservibili, soggiogati per giunta dai bon-bon delle zie! Per quanto concerne i vestiti e gli effetti personali si può anche decidere di mettere in atto il metodo di "espulsione graduale", piú volte sperimentato dal sottoscritto. Si tratta di portarsi dietro una buona quantità di vestiti vecchi e di sbarazzarsene, nella misura che si ritiene opportuna, quando sono sporchi, permettendo di imbarcare cibo o semplicemente di alleggerirsi le spalle. Anche gli effetti personali dovranno essere calcolati in base al consumo graduale (quale abilità mostrano quei viaggiatori che finiscono il dentifricio mentre il treno arriva giusto giusto nella città di partenza!). Tutto sommato gli articoli personali davvero indispensabili sono lo spazzolino, una saponetta e l'asciugamano, che non dovrà essere comunque troppo grande. Per periodi che vanno da giugno a settembre, dalla Spagna alla Norvegia consigliamo per provata esperienza questo bagaglio, considerando il viaggiatore nudo:

a) vestiti:

- due paia di slip
- un costume da bagno
- un paio di pantaloni corti con tasche (anche interne)
- un paio di calzini
- una casacca oppure un maglione, meglio se con tasche
- una maglietta a maniche corte

12

- una camicia
- eventuale seconda maglietta
- ciabattine (da utilizzare anche come seconde scarpe)
- scarpe robuste e comode
- un k-way
- un paio di jeans

L'esiguità di questo bagaglio potrà forse meravigliare, ma praticando un lavaggio continuo, ma beninteso non eccessivamente frequente, dei capi impiegati, non si avrà bisogno d'altro. Inoltre il costume da bagno e i pantaloncini possono anche fungere da mutande e gli stessi pantaloncini si possono indossare quando si lavano i pantaloni. Se si dovesse sentire freddo anche con la totalità del vestiario indosso, si può ricorrere al metodo dei vecchi ciclisti, rivestendosi di carta di giornale o addirittura di carta igienica, come fece Ricky su un battello norvegese nel 1990. Vi è anche qualche estremista che è riuscito ad eliminare il (secondo noi) necessarissimo slip, come è Valerio, soprannominato proprio per questo motivo "Coupè", il quale ormai non ne fa piú uso nemmeno nella vita d'ogni giorno. Ma, negli ostelli, "Coupè" è costretto a dormire con i pantaloni addosso, senza mai provare il comfort di una dormita "come si deve" (privilegio che comunque per motivi economici bisognerà limitare: proprio per questo va sfruttato in pieno quando si rende necessario).

Invero, al termine del nostro piú recente viaggio, ci rendemmo conto che il bagaglio, non solo il vestiario, poteva essere ulteriormente ridotto. Elenchiamo alla fine del capitolo il bagaglio "super-compact".

Concluderemo la voce vestiario con una curiosità storica. Quando, nel 1984, la madre di Ricky ingiunse a quest'ultimo di gettare nel secchio della spazzatura un paio di

13

vecchi jeans dalla forma un po' strana, una specie di quelli indossati da Ridolini ma molto più grandi, non avrebbe mai sospettato — avendoli Ricky nascosti nell'armadio — che quei pantaloni, noti con il nome di Panta-Ricky, sarebbero diventati per tutti noi il simbolo del *modus vivendi* Inter rail. Il Panta-Ricky, che Ricky ancora oggi adopera nei suoi viaggi, è un cimelio storico ed è l'emblema di come ci si debba vestire in Inter rail.

b) effetti personali:

- un asciugamano (si consiglia il formato 50X70 cm)
- uno spazzolino.
- mezzo tubo di dentifricio.
- un rasoio ogni 5 gg. di viaggio previsti (facoltativo)
- mezzo tubo di schiuma da barba (facoltativo)
- mezza saponetta da bucato
- mezza bottiglia di shampoo
- qualche aspirina e compresse di vitamine, sali minerali, proteine, anti-zanzare, etc
- un rotolo di carta igienica (cercate di fare uso di quella dei treni, il più possibile)

c) guide e documenti vari:

I documenti (carta d'identità e meglio ancora passaporto sono indispensabili), ma le guide si possono fotocopiare in formato ridotto, specie quelle in carta pesante. Solo se non se ne può fare a meno si porti la guida intera. Ricordatevi di fare anche una lista di numeri telefonici utili e la copia dei numeri dei documenti e dell'Inter rail (ma se si perde bisogna rifarla)

d) il cibo di partenza:

Quello del cibo di partenza è un argomento molto dibattuto. Entrambe le principali teorie, che ora brevemente esporremo, hanno i loro buoni motivi. Secondo Ricky bi-

sognerebbe portare in valigia (Ricky ricorre ancora ad una anacronistica borsa) più cibo che vestiti per poter risparmiare sui generi alimentari, potendosi nel contempo apprezzare le gioie della cucina casareccia, anche se alla fine si tratta pur sempre di scatolette. A noi è sembrato invece che non si risparmi poi troppo a portarsi il cibo da casa, mentre se ne può comprare sempre di fresco in economici supermercati, sparsi un po' dovunque (almeno nell'Europa Occidentale). Ci sembra che si possa fare a meno di sobbarcarsi di un carico esagerato di cibo, ma è bene portarsene dietro una scorta di emergenza. Importante, anzi essenziale, è portarsi appresso una bottiglia di plastica, di quelle delle bibite per esempio, per adoperarla come borraccia, con il vantaggio rispetto a quest'ultima di poter essere gettata se non dovesse essere più utile. I cibi da scegliere sono quelli leggeri (per peso e digestione) e nutrienti come verdure, tonno in scatola, sardine, formaggi, ma spesso è necessario nutrirsi con alimenti ricchi di calorie e zuccheri, come il cioccolato, etc. Bisogna stare attenti ai cibi freschi nelle zone igienicamente poco sicure, e preferire in questi casi quelli in scatola. Il pane, specialmente quello di tipo integrale, è consigliabilissimo, in quanto riempie lo stomaco con poca spesa, è leggero sulle spalle e si adatta a colazione, pranzo e cena (basti pensare all'uso mirabile del pane in cassetta da parte di Ricky, che nella sua Inter rail scandinava del 1990 se ne portò appresso mezza borsa).

Si rivelano talora molto utili anche i reintegratori salini, le vitamine in pillole, il latte condensato (che in Francia costa molto meno che da noi). In ogni caso scordatevi la pasta e tutt'al più concedetevi il lusso di un buon tè, se trovate da qualche parte un fornello disponibile. Un altro alimento da privilegiare senz'altro è la frutta: economica, leggera,

nutriente. È bene portare con sé anche una bustina di magnesio: ne sa qualcosa Claudio che nell'89 soffrì per otto giorni di costipazione, divenendo alla fine di un colore grigio, e solo il salvifico intervento di Flavio, che in Olanda gli donò generosamente la sua magnesio, risolse la questione. Ricky riuscì a trovare, forse in Belgio, dei fagioli a trecento lire al-barattolo: ma soltanto lui riuscì a mangiarseli (e avendoli assaggiati questa ci sembra francamente un suo straordinario dono di natura, che altri potrebbero non avere).

e) il sacco a pelo e lo zaino:

Il primo è un oggetto indispensabile, che fa risparmiare molto denaro e permette di dormire praticamente ovunque. Sono da preferirsi i modelli leggeri, ma questi spesso possono essere piuttosto costosi.

Lo zaino dev'essere di quelli piccoli e impermeabili, che non stanchi le spalle: mai e poi mai si ricorra a quelli da campeggio, con l'intelaiatura. Il bagaglio Inter rail è molto più piccolo. Non andiamo in campeggio! L'Inter rail è un'arte ben più sottile e strategica.

Il bagaglio ideale è quello che permette, portandoselo appresso, di visitare comodamente le nostre mete, specie nelle rapide puntate diurne di 2-4 ore da fare nelle città meno grandi (per ulteriori ragguagli vedasi il capitolo sugli itinerari).

f) accessori:

Procuratevi oltre a un buon coltello multi-lama (preferibilmente un'imitazione di quelli svizzeri) anche un cucchiaino, non troppo grande, che può sopperire anche alla mancanza di forchetta. A titolo di esempio però diremo che nella nostra Inter rail 1990 non avevamo alcuna posata ed adoperavamo soltanto il coltello.

Un altro utile accessorio che ci si può portare dietro è un

telo di nylon, che può servire per ripararsi da una pioggia particolarmente insistente, per adagiarsi sopra il sacco a pelo, per avvolgerselo intorno al busto in caso di freddo intenso (bastano 2-4 m<sup>2</sup>).

Molto efficace può rivelarsi una tazza di metallo, da usare come bicchiere, piatto, pentola e che si può riempire di cibo alla partenza.

Per dormire in pace sono necessari un paio di tappi per le orecchie e occhiali da sole. Essenziali anche un orologio e un paio di penne. Anche una piccola torcia è molto utile, specialmente per ispezionare i luoghi all'aperto dove si intende dormire.

Diamo la lista del bagaglio "super-compact", escogitato poco prima di arrivare a Trieste, di ritorno dalla Jugoslavia, alla fine della nostra Inter rail solitaria del 1990.

- a) vestiti:
- uno slip
  - un pantaloncino (funge da costume da bagno, seconda mutanda e da calzone corto)
  - un k-way
  - un paio di scarpe
  - una casacca
  - un paio di calzini
  - una camicia
  - una maglietta
  - pantaloni lunghi (tassativamente jeans)
  - ciabattine (se ne raccomanda un tipo leggero; anche le scarpe "cinesi" o le "spadrillas" vanno bene)
- b) effetti personali
- spazzolino
  - mezzo tubetto di dentifricio
  - mezza saponetta da bucato
  - carta igienica
  - una bottiglietta di shampoo

Per le guide, i documenti, il cibo di partenza, il sacco a pelo, vale quanto detto in precedenza. Si faccia uso, tra gli accessori, del solo coltello multi-lama.

Un'ultima osservazione riguarda i soldi. Non è tanto importante stabilire quale somma portarsi dietro, quanto quella che si riesce a non spendere, riportandola a casa. È sempre meglio avere denaro bastevole per ogni evenienza, ma si sappiano contenere le spese. Viaggiare con la carta di credito o con somme spropositate palesa soltanto una scarsa comprensione del fenomeno Inter rail. Lo stesso valga per coloro che dilapidano i loro modesti capitali in attività inutili e spesso dannose persino alla salute.

Si consiglia di dividere la somma di denaro tra tasche diverse, compreso il portafoglio, dove si riporrà una piccola somma per accontentare eventuali aggressori (si possono usare anche due portafogli), ma dove assolutamente non dovranno trovar posto i documenti e l'Inter rail, che vanno collocati in un'altra tasca.

Approviamo anche l'uso delle taschette a tracolla, anche se non ne abbiamo mai fatto uso, sembrandoci un nascondiglio troppo scontato. Sono efficaci le tasche interne, che vanno assicurate saldamente agli abiti, o che si possono fissare all'interno delle tasche dei pantaloni con delle spille da balia.

Si consiglia di partire con dollari, traveller's-cheques e magari con la moneta dei paesi in cui si conta di fermarsi più a lungo, per evitare cambi svantaggiosi, che penalizza soprattutto la lira. Non cambiate moneta nel primo posto che trovate e non vi fidate delle tariffe esposte: domandate sempre se le tasse sono comprese o furbescamente sottintese. Imparate a girare i tacchi se i prezzi sono troppo alti. Il vantaggio dei traveller's-cheques è che se ci vengono sot-

## Insieme o soli

*Alcuni istanti più tardi i tre compagni erano già sistemati nel proiettile dopo averne avvitato dall'interno la piastra di chiusura, e la bocca del Columbiad, completamente sgombra, s'apriva libera verso il cielo.*

Jules Verne, Dalla Terra alla Luna

Il viaggio in treno ammette diverse soluzioni per quanto riguarda la formazione degli equipaggi. Nemmeno il viaggio in solitario o solistico risulta in treno disdicevole. Ogni numero di persone ha i suoi vantaggi e svantaggi. Comunque il numero massimo ammissibile in una comitiva di viaggio in treno non dovrebbe eccedere le sei unità, che già di per sé rappresentano un gruppo notevole. Il motivo è semplice: si può non trovar posto, qualora si decida di farne uso, negli ostelli o nelle pensioni, si rischia di frammentare la comitiva durante il tragitto in treno e soprattutto si generano lunghe discussioni sul da farsi. Sarebbe allora preferibile un numero dispari di persone, così da garantire comunque una maggioranza in eventuali diatribe. Se non si ha una grande esperienza è opportuno comunque non essere in pochissimi. Il numero ideale di viaggiatori, se si possiede già una qualche minima pratica, sarebbe di tre. Con questo non vogliamo definire un assioma, ma in tre si raggiunge il massimo equilibrio in innumerevoli circostanze. Si trova

tratti o si perdono, dichiarandone alla banca i numeri di serie (per questo vanno conservati a parte) se ne può chiedere il rimborso. D'altra parte qualche volta si possono avere problemi per cambiarli, perché ogni banca ne tratta solo alcuni, e talora anche nelle banche convenzionate s'incontrano bancari sospettosi.

posto in treno e in ostello, si può prestare un valido soccorso nel caso che uno dei tre si ammali, si garantisce una buona forza d'impatto in caso di eventuali minacce nonostante il numero minimo, si scoraggiano eventuali aggressori. Non è un caso che il tre sia considerato un numero perfetto al pari dell'uno e che anche l'equipaggio delle navicelle spaziali "Apollo" e "Soyuz" fosse composto da tre persone (ma è pur vero che nelle "Mercury" v'era un solo uomo e nelle "Gemini" due).

Anche il viaggio in due, o duo, è stato ampiamente sperimentato e con successo. Al duo si richiedono buone doti di resistenza, così come dev'essere maggiore l'affiatamento (forse anche più che nel trio, in cui si instaurano diversi meccanismi psicologici). Un celebre duo, quello formato da Domenico e Andrea, intraprese nel 1985 un'Inter rail memorabile, che dalla Scandinavia giunse fino al Marocco, contrassegnata da ritmi serratissimi e da un impavido coraggio.

Ma la forma di viaggio che rappresenta il culmine del virtuosismo è quella in solitario. Allo stesso tempo pericolosa e avvincente, massacrante e gratificante, la forma individuale impone una rigorosa disciplina e una sempre vigile attenzione, anche mentre si dorme.

Il lato positivo del viaggio in solitario è quello di poter stabilire itinerari personalissimi, ritmi particolari, variazioni sul tema che una comitiva non permetterebbe mai. Inoltre, anche se si trascorre buona parte del viaggio da soli (il che può essere anche un motivo di meditazione), si ha modo di venire in contatto più schietto con realtà diverse, di fare la conoscenza di altre persone, stabilendo un contatto sociale che il viaggio in gruppo rischia di incanalare in forme più prevedibili, essendo la comitiva una sorta di piccolo nucleo sociale itinerante.

