

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 pubblicitista 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.

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 fugare 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 inessenziali, 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 Valerio, soprannominato proprio per questo motivo "Coupé", il quale ormai non ne fa piú uso nemmeno nella vita d'ogni giorno. Ma, negli ostelli, "Coupé" 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 scatole. 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 tuttalpiù 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 m²).

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.

Queste varie forme si possono anche combinare insieme in modi diversi. Nell'89 ad esempio affrontammo il viaggio in sei, poi ci dividemmo ed alcuni di noi si dettero ancora appuntamento in posti diversi. Ricky nel '90 è partito con due amici, noi da soli: ci siamo dati ancora una volta appuntamento, a Marsiglia. La soluzione migliore in questi casi ci sembra essere la più varia, ma la scelta dipende soprattutto dalle preferenze di ognuno.

Abbiamo sperimentato sia il viaggio in comitiva che quello in solitario; possiamo dire che ognuno di essi ha le sue caratteristiche peculiari. L'ideale sarebbe provarli prima o poi tutti e due, per lasciarsi affidare da ognuno i suoi piccoli segreti. Anche in solitario capita di viaggiare assieme a compagni occasionali — ma si proceda cautamente, si ricordi che si è da soli — con cui condividere per un certo tratto il cammino.

Ho veramente lo spirito del giramondo e non ci sarebbe niente di strano se dopo questo viaggio facessi un giro per l'India e un altro in Europa.

Ernesto "Che" Guevara, Diari

Forse a qualcuno sembrerà paradossale, ma il modo migliore per non procurarsi grane è quello di non avere paura, soprattutto se questa non ha un motivo concreto di sussistere. Con l'Inter rail si viaggia in un mondo almeno in teoria civilizzato, per cui è abbastanza facile mettersi a riparo da eventuali pericoli, l'unica cosa necessaria è quella di essere previdenti e sempre attenti. Non bisogna apparire timidi o sprovveduti: si proceda a testa alta nelle stazioni e nelle città!

Analizzando l'ipotesi peggiore, è chiaro che se a Marsiglia, alle tre del mattino, un marinaio cileno ubriaco, in un vicolo cieco, vi mostra il suo coltello lungo mezzo metro chiedendovi i soldi, ci sembra opportuno che glieli diate. Ma è altrettanto chiaro che se un malintenzionato notasse un comportamento un po' indeciso, vi prenderebbe di mira come una facile preda. L'importante è infischiarci di tutto e di tutti, sentirsi sicuri di sé, mantenendo nel contempo un atteggiamento prudente (se vi offrono una caramella in treno, foss'anche un elegante signore ad offrirvela, personal-

mente non ci sentiremmo di prenderla). Conviene sempre mostrarsi disponibili, ma anche fermi, nel rapporto con persone non familiari.

Dei rapporti sociali in Inter rail si possono riferire alcuni esempi storici. Quando nell'89 accompagnammo Ricky alla stazione di Parigi (doveva tornare a Roma per un concerto), rimanemmo impressionati da un suo compagno di scompartimento: capelli dritti da pazzo e occhiali a specchio rossi. Siccome avevamo affidato a Ricky i nostri acquisti discografici per un totale di diversi chili, lo invitammo insistentemente a fare buona guardia, considerato l'aspetto strano di quell'individuo. Ma poi, nel corso del viaggio Ricky scoprì che si trattava di un archeologo italiano di Novi Ligure, che viveva a Londra, per giunta meritevole di aver resistito cinque anni nella plumbea Belfast, lavorando come cameriere. Si trattava non solo di una persona a posto, ma anzi di uno degli innumerevoli, geniali emigrati dell'intelligenza italiana, che a fatica si guadagnano da vivere in terre non certo provvide di cure nei confronti della *gens* latina. D'altra parte in Danimarca, nel 1990, Ricky e "Mastino" fecero amicizia con un marinaio di dimensioni gigantesche che beveva una birra dietro l'altra e finirono con il prendersi a pacche sulle spalle.

Un altro esempio di socializzazione ce lo danno Andrea e Domenico che nell'85, come già ricordato, giunsero in Marocco dalla Scandinavia. Proprio nel paese africano, tra le altre cose, i due ebbero l'ardire di avvicinare una comitiva di gay locali, nelle zone più pericolose senza per questo correre alcun rischio, e passeggiarono. Queste storie che si raccontano hanno forse del paradossale, ma sono tutte realmente accadute. Non siamo come il proprietario del jeepone del baretto sotto casa, che si inventa sequele

di cazzate per intrattenere gli amici. L'Inter rail-man non racconta panzane.

Sul comportamento incurante riferiremo qualche altro aneddoto. A Besançon ci trovammo a pisciare nei gabinetti pubblici. Accortici che il nostro vicino di orinatoio, un marocchino, si stava dedicando ad attività sessuali autonome alimentate da fantasie libidinose di provenienza mentale, continuammo tranquillamente ad espletare i nostri bisogni ed uscimmo. A Grado, in Friuli, pisciarono nella siepe in cui stavamo dormendo, ma non fummo colpiti direttamente. Al mattino scoprimmo vicino a noi la carcassa rinsecchita di un uccello: il tutto non ci fece alcun effetto. D'altra parte Ricky e i suoi amici incontrarono in Olanda, nel '90, uno slavo nerovestito con una parrucca rossa sospesa sui capelli veri, che li invitò a visitare un bordello. I ragazzi non ebbero alcuna reazione, declinarono semplicemente l'offerta. Ad Alicante, nell'89, mentre assieme a Ricky e a due amiche eravamo in acqua riuscimmo ad allontanare alcuni arabi che ci avevano chiesto minacciosamente da dove venissimo, dicendogli che eravamo napoletani.

Se avete bisogno di soldi potete provare a chiederli a dei nostri connazionali, ma anche agli altri. È doveroso aiutare i bisognosi, come fecero Ricky e il sottoscritto a Perugia, nel 1987, nel corso di "Umbria Jazz", aiutando un giovane pittore, Nicolò, a vendere i suoi quadri su Corso Vannucci: ottenemmo buoni risultati. D'altra parte a Marsiglia offrimmo un "bounty" a Ricky e a "Mastino", che esausti ripartivano per Roma.

Dormire, mangiare (e riscaldarsi)

Non avevo dormito da tanto tempo che mi sentii troppo stanco per imprecare e fare scene e mi misi a dormire; mi rannicchiai sul sedile con la mia valigia di canapa per cuscino, e dormii fino alle otto del mattino in mezzo a sussurri di sogno e ai rumori della stazione e a centinaia di persone che passavano
Jack Kerouac, On the road

Sia il dormire che il mangiare sono momenti essenziali di qualsiasi viaggio. Né l'uno né l'altro vanno assolutamente trascurati, a pena di gravi conseguenze. Anche se è facile quando si viaggia rinviare il momento dei pasti o ridurre le ore di sonno, bisogna cercare di essere il più regolari possibile. Ce lo ha confermato l'esperienza. Nel 1989, abbandonata Alicante dove Ricky aveva ormai posto fissa dimora assieme a due amiche, partimmo all'ora di pranzo, ma a stomaco vuoto, alla volta di Madrid, dove arrivammo la sera stessa, verso le 21. Dopo aver mangiato qualche porcheria tirata fuori da un distributore automatico, ci sistemammo esausti sopra una scomoda poltroncina e tentammo di sonnecchiare. A mezzanotte fummo svegliati da un poliziotto, che ci annunciò la chiusura della stazione. Privi finanche del sacco a pelo, trovammo riparo in un'aiuola, situata sul tetto della stazione, a cui s'accedeva tramite una

26

"Coupè", Gianluca detto "Mastino" e Claudio) nel 1989 a Londra, di ritorno da un'estenuante maratona scozzese (per qualcuno ancora più estenuante a causa di certe amiche). All'uscita del British Museum, dopo una visita sommaria e svogliata, crollammo a dormire nel prato antistante senza più nemmeno la forza di mangiare. Lo stesso fecero, nello stesso giardino e pure di ritorno dalla Scozia, altri viaggiatori Inter rail, che incontrammo più tardi in Olanda. Capimmo che in queste occasioni, ma più in generale in tutte quelle che la vita ci offre, è preferibile concentrare i propri sforzi verso un numero limitato di mete, onde non esaurirsi inutilmente; capimmo anche che sonno e fame si tirano a vicenda, riducendo presto all'esaurimento persino l'esercizio della volontà.

È necessario sapersi dosare e se si trova all'aperto un posto tranquillo per dormire e mangiare, questo può essere migliore persino di un ostello o di una taverna, ed è comunque, cosa molto importante, ben più economico. Come si è detto la cura dell'alimentazione è essenziale. Non si cerchi di risparmiare sul cibo mangiando pane e marmellata a colazione, pranzo e cena, come qualcuno dei ragazzi ha tentato di fare per un certo periodo. Si comprino uova, formaggio, frutta, e dove li si trova pane e latte fresco: andando a far la spesa nei supermercati si risparmierà moltissimo.

Si imparino a sfruttare i prodotti naturali del luogo, in tutti i sensi. Nella loro Inter rail scandinava del 1990, ad Oslo, Ricky, "Mastino" e Patrick detto "Petriccone" colsero sessantuno mele da un albero più o meno legalmente accessibile, facendosele bastare fino a Parigi, dove li incontrammo in ottima forma. Se andate in ostello fate il pieno a colazione (spesso compresa nel prezzo) cercando anche di riempire il più possibile, con opportuna discrezione, le borse o le

28

scala mobile. Cercando di prender sonno con l'intera dotazione di vestiario indosso e con lo zaino in spalla (vi consigliamo di farlo, indossandolo al contrario, per ridurre le possibilità di furto) ci palleggiammo inquietamente tra l'aiuola e una panchina poco distante, tentando invano di prendere sonno. Fu una notte poco tranquilla, abitata ad un certo punto anche da un paio di misteriosi individui che ci passarono vicino guardando foto pornografiche.

Il mattino seguente affrontammo la visita di Madrid in uno stato a dir poco penoso. Prendemmo, ancora con il buio (saranno state le cinque) la metropolitana: le gambe non ci reggevano in piedi, dovevamo sederci ogni dieci metri per mancanza assoluta di forze. Tentammo di guadagnare a piedi il museo dell'America pre-colombiana, che intendevamo visitare, ma dopo lunghe ricerche, attraversando una strada a quattro corsie, lo trovammo chiuso per lavori di ristrutturazione. Cercammo di procurarci un alloggio per la notte successiva: ci ritraemmo schifati, dopo aver visitato una squalidissima pensione a una stella, dove letti cenciosi trovavano posto in stanze senza finestre che a malapena li contenevano, il tutto a prezzi proibitivi. Quanto era meglio la panchina del sopra-stazione! A digiuno, ormai senza più forze, dopo aver vagabondato ancora un po', partimmo alla volta di Roma, dove arrivammo dopo 36 ore.

Quell'esperienza fu per noi un grandissimo insegnamento. Prima di tutto nel 1990 portammo con noi un sacco a pelo, poi imparammo a dosare meglio le nostre forze ottenendo migliori risultati. Se si vuole dormire all'aperto è opportuno individuare appena possibile un luogo sicuro dove stazionare, magari con una o due soluzioni alternative d'emergenza.

Un altro caso di stanchezza all'ultimo stadio fu quello in cui incorremmo assieme ad altri amici (erano Flavio, Ricky,

27

scatole di cartone che avrete casualmente depositato ai vostri piedi.

Viaggiare in Inter rail comporta inevitabilmente la scelta di dormire in treno, se si vuole risparmiare tempo e denaro. Esistono treni più o meno comodi. Per esempio quelli delle ferrovie belghe che prendemmo nell'89 facevano pietà, montando sedili con uno schienale a 90 gradi rispetto al piano d'appoggio, su cui è impossibile sistemarsi per dormire (e non ci si può nemmeno stendere perché i sedili sono corti e con i braccioli fissi). I treni francesi e spagnoli a scompartimento hanno sedili piuttosto stretti, contenendo ogni scomparto otto posti. I treni italiani a scompartimenti, con sei posti e sedili abbassabili sono a nostro avviso, per quanto concerne il dormire, i migliori, mentre quelli più moderni rientrano nella media europea (sono cioè un poco scomodi). Quelli spagnoli possono essere comodi o meno, a seconda del modello. Quelli francesi sono di norma comodi e quelli britannici li rimpiangono in pochi. Quelli jugoslavi non sono male: i bagni sembrano quelli di casa, con le piastrelle di ceramica e il copri-water in legno.

L'uso del sacco a pelo anche in treno è molto conveniente. Se non si trova posto ci si può adagiare nel corridoio, magari sdraiandosi con abilità fachirica su tre sedili a muro adiacenti (lo abbiamo fatto), davanti al wc, luogo sempre un po' insalubre, o sopra al portabagagli come vedemmo fare ad un austriaco in Francia. In genere per dormire bene ci si deve stendere su almeno due sedili, meglio se di fronte (senza scarpe o con qualcosa sotto ai piedi, pena la multa). È opportuno, se si dorme seduti per più notti, fare ogni tanto qualche esercizio ginnico, sollevando le gambe per far circolare meglio il sangue. Allo stesso scopo è op-

29

portuno concedersi spesso dei piediluvi, che rigenerano anche i piedi piú stanchi.

Se trovate posto e siete un gruppo di due o tre persone, o vi fate dei complici in uno scompartimento semivuoto, potete mettere in atto diversi trucchi per impedire che quest'ultimo si riempia completamente e per poter cosí dormire meglio. Il primo è quello di fingere di dormire, magari con i piedi nudi bene in vista, per cercare di scoraggiare eventuali disturbatori (anche per questo è importantissimo vestirsi male, avere la barba lunga, non ci stancheremo mai di ripeterlo). Questo primo trucco non sempre riesce. Ve n'è un altro molto efficace, ma che richiede un certo stomaco. Ponete dei calzini sporchi e bagnati, a cui potete anche aggiungere una punta di gorgonzola, in un sacchetto di nylon ermeticamente chiuso e lasciateli cosí per diversi giorni. Arrivato il momento di difendere il proprio scompartimento aprite la busta, a finestrini chiusi. Il vago aroma terrà lontano anche il piú accanito ficcanaso. Nel sacchetto di nylon invece dei calzini possono trovar posto anche formaggini vecchi o altro cibo scaduto. Il fedelissimo "Mastino" una volta, sempre per cercare di rimanere il piú solo possibile, si finse broncopolmonitico.

Non sempre si trova un treno che arriva a destinazione di mattina o comunque capita spesso di trovarsi in stazione di notte. Si può allora dormire su una panchina o per terra, a seconda dei casi. L'uso dei tappi per gli orecchi e degli occhiali da sole è caldamente consigliato: i primi per ovvi motivi di rumore, i secondi non solo per ripararsi dalla luce, ma anche per non far capire ad eventuali malintenzionati se si dorme o si veglia. Anche l'uso di un cappello calato sugli occhi sortisce lo stesso effetto. Con questo metodo abbiamo dormito in numerose stazioni europee, in modo sempre

confortevole. La panchina del binario numero 10 della stazione di Darmstadt, la biglietteria di Besançon (dove ci svegliammo tranquillamente verso le sei a fianco di una lunga fila di persone), l'entrata della stazione di Dijon, la pericolosa stazione di Lyon (piena di delinquenti e da dove ci cacciarono fuori alle due di notte i cani della polizia), per parlare solo a livello internazionale, ci hanno ospitato degnamente nel corso di diversi viaggi in solitario. Se si vuole dormire sia in stazione che in panchine, parchi, aiuole, siepi, spiagge è sempre meglio trascorrere la notte in piccoli centri piuttosto che nelle grandi città, generalmente piú inquiete sotto diversi punti di vista.

Ricky e "Mastino" dormirono a Bruxelles (1990) in obliquo, stoicamente, sui gradini della stazione. Insieme, a Ostenda, dormimmo seduti e ricurvi sugli zaini. Un'altra grande prova la dettero i ragazzi a Bergen, in Norvegia, lo stesso anno. Avendo saputo che l'ingresso in una discoteca era libero ci si recarono, dormendo serenamente, con dei buoni tappi negli orecchi, su comodissime poltrone.

Ogni tanto è conveniente, per ragioni di stanchezza, di clima o di igiene, trascorrere la notte in un ostello o in una pensione economica. Può capitare che questa non sia totalmente affidabile, come ci successe a Londra nell'89, in un ostello indipendente mezzo punk. "Coupè" raggiunse in quel periodo stati di tensione febbrile, quasi di delirio, confondendo la depilazione frettolosa di una tedesca di Koblenz con innumerevoli iniezioni di droga. Il povero ragazzo dormí completamente vestito, con tutte le scarpe indosso. Da allora invalse l'uso di salutarci con il motto "God save Coupè". Per di piú al mattino Ricky e Flavio scorsero un avventore dell'ostello (unisex, tutti in una stanza) mentre dava sfogo *manu propria* ai languori della carne. Sentendo alcuni pruriti nel dormiveglia di quello stesso mattino ce ne an-

dammo tranquillamente al bagno e ci lavammo abbondantemente con acqua e Lysoform-casa, prodotto che consigliamo a tutti di portarsi dietro, anche per disinfettare i cessi, magari travasandolo in una piccola bottiglia di plastica.

Anche se i casi di cui abbiamo trattato non sono in sé pericolosi, occorre anche in ostello tenere gli occhi aperti. Un luogo favorevole ai pernottamenti in ostello si trova a Parigi, dove alla Cité Universitaire si trovano una grande quantità di queste istituzioni. Nel 1989 pagammo in due, l'incrollabile Ricky e il sottoscritto, una singola e vi vivemmo in quattro con Claudio e "Mastino", introdotti di nascosto nottetempo. C'è da sottolineare una singolare consonanza estetica che si verificò in quell'occasione. La "Maison du Brésil" fu progettata dal celebre architetto Le Corbusier, esponente di punta del funzionalismo novecentesco: noi procedemmo al pieno sfruttamento dello spazio abitativo in tutte le nostre attività quotidiane da Inter rail-men e durante il sonno, in piena sintonia non solo con il razionalismo architettonico del progettista francese, ma anche con il ben noto sovraffollamento delle case di Rio de Janeiro, a cui la "Maison" vagamente si ispira. Spendemmo pochissimo.

In generale possiamo dire che bisogna sempre saper sfruttare il luogo e il momento propizi, evitando rischi inutili e lasciandosi andare ad un comportamento pragmatico e ottimista. Il soprannominato "Melensa", all'anagrafe Lorenzo, che per abusi di vario genere riteniamo comunque un esempio non proprio impeccabile di viaggiatore Inter rail, seppe sfruttare però prontamente, sempre a Parigi, persino la fiammella che perennemente arde sotto l'Arc de Triomphe, scaldandovisi le mani. Anche se fu bruscamente interrotto nell'operazione da un gendarme irato, ottenne il suo scopo, mostrando un ottimo senso pratico.

Anche la necessità di un gabinetto può farsi sentire. Claudio, già citato per le sue costipazioni, nell'89 chiese a un gendarme se nel già citato Arc de Triomphe vi fosse il cesso, scatenando ancora una volta le ire delle forze pubbliche transalpina.

Un genovese conosciuto da Ricky in viaggio, bevve in treno l'acqua del lavandino, ma questo rappresenta un caso limite di sfrontatezza e di doti intestinali. Per quanto riguarda l'uso del bagno del treno, lo si può adoperare per farsi la barba o lavarsi i denti e le ascelle, senza problemi. In un bagno di stazione ci si può fare lo shampoo, il piediluvio e si può procedere anche ad un lavaggio sommario del corpo.

Itinerari

*Il vero viaggio è quello che porta
dai posti a ciò che origina i posti*
Elémire Zolla, (da una conferenza
tenuta a Roma il 20/11/90)

Ogni viaggiatore ha il suo itinerario, ma si possono indicare delle regole generali che possono in ogni caso tornare utili. Anticiperemo subito che è inutile prepararsi un programma estremamente dettagliato, per diverse ragioni. Il primo motivo è d'ordine filosofico: il viaggio acquista molto più fascino se lasciato anche all'ispirazione del momento. Inoltre, poiché possono inaspettatamente intercorrere ritardi, disguidi o cambiamenti di programma o è più conveniente a causa degli orari di partenza dei treni fare alcune scelte invece di altre, è sempre meglio studiare diverse soluzioni alternative. È difficile avere alla partenza l'orario di tutti i treni da prendere, per cui è meglio prepararsi da subito a comportarsi come un jazzista. Si stenda un brogliaccio, si tenga a mente un itinerario di massima, su cui poi si saprà improvvisare.

La visita ad una città può avvenire in modi diversi, a seconda dei luoghi da vedere, delle dimensioni della zona da visitare, del tempo a disposizione. Ci è capitato di visitare nello stesso giorno (il 25/8/90), dopo essere partiti da Parigi, ben cinque città di non eccessiva estensione: Meaux,

34

Reims, Epernay, Nancy e Metz. Non abbiamo visto tutto, ovviamente, ma solo l'essenziale.

Per poter visitare diverse città in un giorno e comunque per agevolarsi i tragitti è necessario, appena arrivati nel luogo da visitare, prendere nota dell'orario di partenza per la destinazione o le probabili destinazioni successive. Alla fine di quella lunga giornata partimmo per Marsiglia, dove ci eravamo dati appuntamento a mezzogiorno con Ricky e "Mastino" e dove arrivammo il giorno successivo. In quella occasione peraltro Ricky dette segni evidenti di rimbambimento perché quando lo chiamammo, avendolo casualmente intravisto alle sei di mattina in stazione, mentre eravamo già saliti su un treno diretto ad Aix-en-Provence, egli nemmeno si fermò. Lo cercammo e lo scoprimmo che tranquillamente trafficava con la borsa in una cassetta del deposito bagagli. Gli chiedemmo: "Non hai sentito che ti chiamavo?", e lui rispose "Sì, ma tu di solito mi chiami in un'altro modo, allungando di più la 'o' finale". Fortunatamente assieme a Ricky c'era quell'anno l'efficientissimo "Mastino", che con occhio guardingo stava sempre allerta.

Le variazioni sull'itinerario previsto possono essere anche sorprendenti. Quando partimmo da München alla volta di Trieste, non avremmo mai sospettato che il treno, per un'inesattezza dell'orario tedesco, sarebbe invece arrivato in Jugoslavia, a Ljubljana. Eppure nottetempo, quando ci fu consegnato il visto d'ingresso ci rendemmo conto, quasi completamente addormentati che questo era scritto anche in cirillico, ma pensammo che fosse qualcosa di pubblicitario e riprendemmo a dormire. All'alba ci trovammo in Jugoslavia. Non fu così male: potemmo mangiare degli ottimi mirtili e passeggiammo per un'altra città. Solo nel pomeriggio partimmo alla volta di Trieste.

35

Esistono poi degli itinerari in cui bisogna necessariamente fare uso dell'autobus o del taxi, come ci accadde per andare a visitare Stonehenge, partendo da Salisbury, oppure a Loch Ness, che raggiungemmo da Inverness. Alle volte bisogna proprio rassegnarsi a scucire soldi per un certo tratto. Ma il taxi se si è in pochi si può cercare di prenderlo con altre persone, ci si può informare su un eventuale affitto di biciclette, etc. L'importante è non affidarsi candidamente al primo servizio offerto, ma guardarsi un po' intorno.

Gli appuntamenti

Comunicavano ininterrottamente fra loro per mezzo di canoe capaci di reggere il mare. Erano azzardosi, e nelle loro spedizioni si spingevano lontano, a nord e a sud (...) in occasione delle grandi feste, i "potlâc", si mandavano inviti a centinaia di miglia di distanza (...) le lingue di questi popoli appartenevano a famiglie linguistiche diverse e molti di loro dovevano sapere parecchie lingue completamente differenti l'una dall'altra

Ruth Benedict, Modelli di cultura

Darsi appuntamenti rappresenta una buona soluzione per variare il viaggio, affinché ognuno possa raggiungere le mete predilette, senza per questo precludersi la possibilità di incontrare altri amici.

La soluzione migliore per dare e confermare degli appuntamenti è quella di far riferimento via telefono ad un amico comune o alla famiglia. Capita spesso che ci si dia appuntamento in luoghi inesistenti, pur avendone supposta teoricamente l'esistenza prima di partire, come accadde a Flavio e a "Coupè" che dettero appuntamento ad alcuni amici a un binario della stazione di Parigi-Gare de Lyon che di fatto non esisteva. Un appuntamento ruscitissimo fu quello tra il sottoscritto e Ricky davanti alla Sagrada Fa-

36

37

milia di Barcelona: il primo proveniva dalla Val d'Aosta e dopo un bagno ristoratore ad Imperia-Porto Maurizio aveva proseguito di notte per la Spagna; il secondo proveniva da Roma: ci incontrammo, anche se Ricky arrivò in ritardo (di 11 minuti).

È necessario narrare anche di un secondo appuntamento, sempre spagnolo, che vide impegnato Flavio, il quale trascinò nell'avventura anche il fratello, il buon "Coupè", che si vide costretto a seguirlo. Flavio aveva dato appuntamento ad una sua amica (tacciamo dei progetti che covava). Si dettero un appuntamento, ma i due fratelli arrivarono un po' in ritardo e non trovarono la ragazza. Telefonando a casa della spagnola, Flavio seppe dai genitori che quest'ultima se n'era appena partita per le vacanze: fu in poche parole una "buca" clamorosa, ancor più clamorosa dato che i due arrivavano appositamente da Bremen, in Germania! Sappiamo che Flavio non parlò per tutto il viaggio di ritorno a Roma. In sostanza, "buche" a parte, dare e prendere appuntamenti può essere pericoloso se non si usa un riferimento telefonico comune per confermare, disdire o rinviare incontri.

L'Inter rail di Andrea Antenucci e Domenico Condello: dal 26/7 al 25/8/1988.

- (26/7) Roma-München, München-Copenaghen;
- (29/7) Copenaghen-Stockholm;
- (4/8) Turku-Helsinki-Turku; Stockholm-Copenaghen;
- (8/8) Copenaghen-Amsterdam;
- (11/8) Amsterdam-Bruxelles;
- (11/8) Bruxelles-Paris;
- (13/8) Paris-Bordeaux;
- (13/8) Bordeaux-Irun-Algeciras; Algeciras-Tanger;
- (15/8) Tanger-Rabat;
- (17/8) Rabat-Casablanca;
- (17/8) Casablanca-Marakecht;
- (19/8) Marakecht-Casablanca; Casablanca-Rabat; Rabat-Tanger; Tanger-Algeciras;
- (20/8) Algeciras-Bobadilla; Bobadilla-Barcelona; Barcelona-Cerbère-Lyon;
- (23/8) Lyon-Genève-Lausanne-Montreux-Milano-Bologna-Firenze-Roma;
- (25/8) Roma-Bologna.

L'Inter rail di Valerio "Coupè" e Flavio Antonini, Lorenzo "Melensa" Cuneo e Alessio "Zucchina" Carrer: dal 5/8 al 4/9/1988.

- (5/8) Roma-München;
- (7/8) München-Dachau, Dachau-München;
- (9/8) München-Copenaghen, Copenaghen-Hölsingborg, Hölsingborg-Copenaghen;
- (10/8) Copenaghen-Amsterdam;
- (14/8) Amsterdam-Harlem, Harlem-Heemskerk, Heemskerk-Den Haag, Den Haag-Heemskerk;
- (15/8) Heemskerk-Bruxelles, Bruxelles-Bruges;
- (16/8) Bruges-Bruxelles, Bruxelles-Bruges;
- (17/8) Bruges-Gand, Gand-Barcelona;
- (19/8) Barcelona-Lyon;
- (20/8) Lyon-Paris;
- (23/8) Paris-Versailles, Versailles-Paris;
- (24/8) Paris-Roma.

Inter rail dell'Autore con Ricky Blatti, Gianluca "Mastino" Morettini, Claudio Pinello, Valerio "Coupè" e Flavio Antonini (vi sono tra i vari percorsi alcune differenze): dal 26/7 al 25/8/1989.

- (26/7) Roma-Calais;
- (28/7) Dover-London;
- (29/7) London-Salisbury-London;
- (29/7) London-Edimbourg;
- (31/7) Edimbourg-Inverness-Edimbourg;
- (1/8) Edimbourg-London;
- (2/8) London-Amsterdam;
- (3/8) Amsterdam-Heemskerk;
- (4/8) Heemskerk-Groningen-Heemskerk;
- (5/8) Heemskerk-Utrecht-Heemskerk;
- (6/8) Heemskerk-Den Haag-Heemskerk-Harlem;
- (6/8) Harlem-Paris;
- (10/8) Paris-Beauvais-Paris;
- (da qui inizia il nostro tratto in solitario);
- (12/8) Paris/Dijon-Tournus; Tournus-Lyon;
- (13/8) Lyon-Torino; Torino-Aosta;
- (17/8) Aosta-Torino-Genova-Imperia; Imperia-Barcelona; (a Barcelona incontrammo Ricky);
- (18/8) Barcelona-Alicante; (da Alicante ripartimmo in solitario);
- (20/8) Alicante-Alcazar-Madrid;
- (21/8) Madrid-Port Bou-Cerbère;
- (22/8) Ventimiglia-Roma;
- (25/8) Avezzano-Pescara.

L'Inter rail di Ricky Blatti, Gianluca "Mastino" Moretti-
ni e Patrick "Pettriccone" Nebbia, dal 6/8 al 5/9/1990.

(6/8) Roma-Francoforte;
(7/8) Francoforte-Amburgo;
(8/8) Amurgo-Lubecca-Amburgo;
(8/8) Amburgo-Copenaghen;
(9/8) Copenaghen-Stoccolma;
(10/8) Stoccolma-Oslo;
(11/8) Sebbek-Oslo-Stebbakk-Oslo-Stebbakk-Oslo;
(12/8) Skoyen-Stebbakk-Oslo-Stebbakk;
(13/8) Oslo-Stebbakk;
(14/8) Oslo-Bergen;
(15/8) Bergen-Flam-Bergen-Oslo;
(16/8) Oslo-Copenaghen-Amsterdam;
(17/8) Amsterdam-Heemskerk;
(18/8) Heemskerk-Amsterdam-Rotterdam-
Heemskerk;
(19/8) Heemskerk-Koog Zaandijk-Heemskerk;
(20/8) Heemskerk-Amsterdam-Bruxelles-Courtai;
(21/8) Courtai-Brugge-Courtai;
(22/8) Courtai-Bruxelles;
(23/8) Bruxelles-Paris; (a Parigi Ricky ci incontrò e ci
dette appuntamento a Marseille);
(23/8) Paris-Toulouse;
(25/8) Bordeaux-Marseille;
(viaggiammo insieme per Aix);
(26/8) Marseille-Aix en Provence-Marseille;
(26/8) Marseille-Nice-Ventimiglia-Genova-Roma (27/8).

42

La breve Inter rail dell'Autore in solitario: dal 17/8 al
16/9/1990.

(17/8) Roma-Paris;
(21/8) Paris-Chartres;
(24/8) Paris-Meaux-Paris;
(25/8) Paris-Meaux-Reims-Epernay-Nancy-Metz-
Marseille; (a Marseille incontrammo Ricky e
"Mastino"); Marseille-Aix en Provence;
(26/8) Marseille-Avignon-Besançon;
(27/8) Besançon-Dijon-Châlon sur Saône;
(28/8) Châlon sur Saône-Tournus-Dijon;
(29/8) Dijon-Strasbourg-Offenburg-Darmstadt;
(30/8) Darmstadt-München-Ljubljana;
(31/8) Ljubljana-Villa Opicina-Trieste;
(31/8) Trieste-Roma (1/9).

43

Conclusione

*È una vecchia lunga strada ma
devo vederne la fine, è una vecchia
e lunga strada ma devo vederne la
fine, e quando ci sarò arrivata
stringerò la mano ad un amico
da Long Old Road, antico blues*

Un libro non vale l'esperienza diretta, ma speriamo che queste poche note siano servite almeno ad introdurre il lettore al viaggio in Inter rail. Di pochi ingredienti si compongono queste piccole, spesso estenuanti esplorazioni, in cui si può assaporare ancora la gioia del viaggio disorganizzato, del libero girovagare, bisogna soltanto imparare a dosarli bene.

E allora "God save Coupè". La strada ferrata è la nostra casa!

Indice

Prefazione	pag. 3
Che cos'è l'Inter rail	pag. 6
Preliminari	pag. 7
Il bagaglio	pag. 11
Insieme o soli	pag. 20
Il comportamento	pag. 23
Dormire, mangiare (e riscaldarsi)	pag. 26
Itinerari	pag. 34
Gli appuntamenti	pag. 37
Esempi di Inter rail	pag. 39
Conclusione	pag. 44