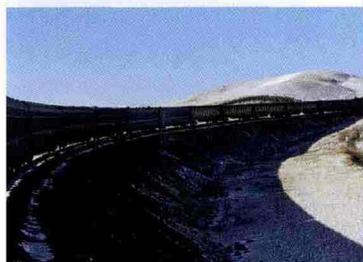


In treno



Sopra, in viaggio tra Ulaanbaatar e Pechino. Qui sotto, una vettura della Transmongolica.



Se esistesse l'università del viaggiatore, il tragitto in treno lungo la *Transiberiana* sarebbe l'equivalente di una tesi di laurea. Infatti, nell'immaginario collettivo e anche nella realtà, questo è considerato "il" viaggio per eccellenza.

Cos'è la Transiberiana?

Voluta dallo zar Alessandro II, la Transiberiana ebbe un budget di poco inferiore a quello che l'impero russo dovette sborsare durante la Prima guerra mondiale. Ecco alcuni dati:

- per la costruzione occorsero 22 anni (1891-1913);
- il costo fu di 1.445 miliardi di rubli di allora;
- col nome di Transiberiana si intendono sia la linea ferroviaria lunga 9.289 chilometri (quella che va da Mosca a Vladivostok, sull'Oceano Pacifico) sia le sue diramazioni che, sempre dalla capitale russa, conducono a Pechino;
- quella che viaggia via Ulaanbaatar è detta *Transmongolica*; l'altra, via Chita, Manzhouli e Boketu (nel territorio della Mongolia interna cinese), si chiama invece *Transmanciuriana* e viene usata principalmente per il traffico merci.

La rotta mongola

La Transmongolica segue il percorso delle vie carovaniere del tè, attive nel XVIII e XIX secolo tra Pechino e Mosca. Qualche notizia storica:

- la linea fu completata solo nel 1955;
- da quell'anno è diventato possibile coprire i 7.800 chilometri tra la capitale russa e quella cinese in 6 giorni invece di 40;
- un tempo infatti uomini e merci viaggiavano su quella rotta con i cavalli

o i cammelli battriani, per cui l'arrivo della ferrovia ha segnato un punto di svolta nell'economia del Paese.

Verso Ulaanbaatar

Quanto dura il viaggio verso la capitale mongola? Dipende, infatti...

- si può programmare di raggiungere Ulaanbaatar dalla Russia o dalla Cina;
- dalla stazione Yaroslavski di Mosca alla capitale mongola (e viceversa) il viaggio dura 5 giorni; da Pechino a Ulaanbaatar (e viceversa) ci vogliono invece 30 ore;
- da Mosca i treni "classici" sono due: il primo, con vagoni di fabbricazione cinese e ufficialmente denominato n. 4, parte ogni martedì alle 21.35 (quando viaggia in direzione opposta è denominato n. 3, lascia Pechino il mercoledì alle 7.40, arriva a Ulaanbaatar il giovedì alle 14.45 e riparte per Mosca alle 15.15); il secondo, con carrozze russe e mongole, chiamato n. 6, parte alle 21.32 del mercoledì o del giovedì, a settimane alterne (in direzione opposta si chiama n. 5 e lascia la capitale mongola alle 13.50 del giovedì oppure del venerdì, a settimane alterne).

I treni aggiuntivi

Oltre ai n. 3 e 4, tra Pechino e Ulaanbaatar sono in servizio treni aggiuntivi, il migliore dei quali è denominato K23:

- parte dalla capitale cinese alle 7.45 del martedì e arriva a destinazione alle 13.15 del mercoledì, se tutto va bene;
- riparte, con il nome di K24, il mercoledì per arrivare a Pechino il giovedì;
- gli orari e i giorni di partenza possono variare,

quindi conviene assicurarsene prima di acquistare un eventuale biglietto di coincidenza aereo (per la lista dei treni www.mongoliatourism.gov.mn/train);

- nell'ordine delle 2-6 ore, i ritardi sono da mettere in conto, a causa delle snervanti procedure di controllo doganale alla frontiera tra Cina e Mongolia, così come per l'operazione di cambio dei carrelli alle carrozze tra Russia e Mongolia (nella prima le rotaie sono a scartamento ridotto).

Letti "hard" o "soft"?

I treni russi sono divisi in prima e seconda classe, rispettivamente con scompartimenti da due letti o da quattro; numero degli occupanti a parte, non c'è differenza nel mobilio né nel servizio. Quelli cinesi hanno carrozze *de luxe* corrispondenti alla prima classe russa, carrozze cosiddette *soft sleepers*, e cioè con quattro letti "morbidi" per ogni scompartimento (simili alla seconda russa), e carrozze *hard sleepers*, con quattro letti "duri". Qualche avvertenza:

- gran parte dei viaggiatori occidentali viaggia in seconda (o in *soft sleepers*, alla cinese), perché gli *hard sleepers* cinesi sono una sorta di carro bestiame;
- in ogni vagone di prima c'è un vano doccia, negli altri bisogna accontentarsi di un bagno con lavandino;
- la pulizia dei servizi dipende dalla voglia di lavorare degli inservienti e dal comportamento dei passeggeri...

Acquisto del biglietto

Con ogni probabilità, se andrete in un'agenzia viaggi italiana per farvi prenotare il treno da Mosca (o da Pechino) a Ulaanbaatar vi

guarderanno con gli occhi sgranati. I più svegli prenderanno tempo e forse vi consegneranno la prenotazione del biglietto, con un sovrapprezzo per il lavoro "esotico". Meglio l'opzione "fai da te" usando internet:

- partendo da Mosca, ci sono varie agenzie russe affidabili e specializzate come www.legendtour.ru (in grado di prenotare biglietti da Ulaanbaatar a Pechino), www.ostwest.com e www.rusrailtravel.ru;
- se invece volete raggiungere la capitale della Mongolia da Pechino, potrete prenotare tramite l'agenzia statale cinese www.cits.net o su www.chinatraveltickets.net;
- a Ulaanbaatar i biglietti per Mosca, per Pechino o per le fermate intermedie si possono comprare da 24 ore prima della partenza all'ufficio ferroviario per gli stranieri, che si trova sulla Zamchyd gudamj, a due isolati dalla stazione (è aperto da lunedì a venerdì dalle 8 alle 20, tel. 00976-11-94133);
- in alternativa ci si può rivolgere a tour operator locali come *Mongolian Railway's Tour Bureau* (che propone anche viaggi in treno alternativi: tel. 00976-11-944458, www.railcom.mn/mrt/index.html) e *Selena Travel* (www.selenatravel.com, anche in italiano);
- indicativamente, un biglietto di seconda Mosca-Ulaanbaatar costa circa 350 euro; il Pechino-Ulaanbaatar circa 180 euro.

Mangiare a bordo

Alcune agenzie propongono – con un supplemento sul prezzo del biglietto – una prenotazione che comprende i pasti a bordo, ma non conviene. Ecco alcuni consigli:

- meglio scegliere da soli se (e quando) andare nella carrozza ristorante, intervallando il menù delle ferrovie con pasti "fai da te";
- le fermate intermedie alle stazioni durano dai 10 ai 30 minuti (molto di più nelle stazioni di dogana) e c'è tempo per acquistare ogni genere di bibite, snack, frutta e pasti caldi nei negozi o dagli ambulanti che prendono d'assalto i binari;
- è buona regola fare provviste di cibo prima di partire e portarsi una tazza di metallo e un set di posate: in ogni vagone c'è un inserviente che distribuisce acqua bollente per il tè, il caffè istantaneo o persino le zuppe di *noodles* liofilizzate, il più comune *take away* cinese;
- quanto alle carrozze ristorante, la loro gestione è demandata al Paese che si sta attraversando; quindi russa in Russia (con stufati di carne, *borsch* e molta, molta vodka); mongola in Mongolia (zuppe, agnello e ravioli) e cinese in Cina, con gustose quanto misteriose specialità fritte e al vapore;
- il costo di una cena va dai 5-7 euro in Cina e Mongolia ai 15 in Russia.

Compagni di viaggio

In media, ogni treno ospita almeno una cinquantina di passeggeri occidentali. Per il resto, sono locali. I russi sono i più fastidiosi: alzano il gomito e sono capaci di cantare brani tradizionali (i tappi per le orecchie indispensabili). Cinesi e mongoli sono più silenziosi ma, essendo commercianti, occupano lo scompartimento con bagagli pieni di mercanzia. In genere, però, il viaggio su questi treni non presenta particolari pericoli, neppure per le donne sole.

Libri e guide

Cinque giorni di viaggio (o anche "soltanto" 30 ore) sono un'eternità. Eppure è difficile annoiarsi. Intanto, perché alle fermate intermedie c'è abbastanza tempo per scendere, sgranchirsi le gambe, fare acquisti e foto. E, quando il treno va, si può socializzare o guardare il mondo dal finestrino, dato che i paesaggi sono grandiosi. Ecco qualche lettura utile:

- sono interessanti le guide *Transiberiana* (Edt/Lonely Planet) e *Trans-Siberian Handbook* (Trailblazer, in inglese), in cui l'autore Bryn Thomas racconta il percorso in ogni dettaglio, permettendovi di sapere esattamente dove vi trovate in ogni momento;
- tra i romanzi a tema, merita di essere segnalato *Il gallo di ferro* di Paul Theroux (Baldini Castoldi Dalai), resoconto di un viaggio con le ferrovie asiatiche fatto nel 1988, quando esisteva ancora l'Urss e la Cina era chiusa al mercato;
- un libro più recente è *Con tutti i posti che ci sono... Cronache semiserie lungo la Transiberiana* (collana "Off the road" Vallecchi), scritto da Paolo Cagnan;
- per imparare qualche parola in mongolo è utile il *Frasario italiano-mongolo* (Poliglossa, ordinabile su www.mongolia.it): contiene circa tremila voci e centinaia di modi di dire presentati nella grafia cirillica, nella traduzione in italiano e nella pronuncia. Chi non può fare a meno dell'i-Pod, del telefonino e del computer, sappia che ogni carrozza dispone di prese elettriche per ricaricarli: ricordatevi però di portare un set di adattatori per le spine.



Stile e gusto orientale per la carrozza ristorante della Transmongolica.