



Quello che state leggendo e' stato scritto su un taccuino in mezzo a due cucchiari piccoli, un cucchiaino grande, una bottiglia di acqua minerale russa, un pacchetto di salviettine detergenti e tre bustine di te' usate che Liuba si rifiuta di portare via. Qui dovrei essere piu' preciso, perche' di Liuba ce ne sono due: quella che si rifiuta di portare via le bustine del te' e' Liuba Grande, che quando passa nel corridoio con i fianchi spolvera contemporaneamente il finestrino e la porta dello scompartimento.

Quella piu' piccola e' Liuba Piccola, che fuma Marlboro e sorride a tutti gli uomini sotto i trent'anni.

Questo che state per leggere, piu' che un reportage e' una confessione: come un marito possa portare una moglie in viaggio di nozze su un treno per 9001 chilometri, tant'e' la distanza da Mosca a Pechino, in seconda classe, ossia con due sconosciuti dentro lo scompartimento. L'unica giustificazione che posso addurre e' che la seconda classe e' una trovata dei russi, e la Transiberiana e' una

tentazione pericolosa: attraversa quasi cento gradi di longitudine, sei fusi orari e impiega sei giorni, un'ora e 41 minuti. Parte da Mosca alle 23.50 il venerdi' sera e arriva a Pechino il venerdi' successivo alle 6.31 del mattino. Si mangia malissimo, ci si puo' lavare soltanto approssimativamente, la sosta piu' lunga e' quindici minuti, e i russi fanno di tutto per convincervi che potevate passare le vacanze altrove. Pero' e' un viaggio straordinario, e se la moglie sorride ancora alla stazione di Pechino e' una moglie straordinaria, e forse avete fatto bene a sposarla.

Dalla stazione Yaroslavl di Mosca partono i treni diretti in Siberia, e le faccie della gente che aspetta non lasciano molti dubbi in proposito. Seduta sulle valigie piu' grosse che io abbia mai visto, una turba di tartari, buriati, coreani, mongoli, kirghisi e usbecchi, in compagnia forse di qualche russo genuino, attende impassibile sotto le luci al neon. Non ha l'aria di aspettare una partenza imminente: ha l'aria di aspettare e basta. Il nostro treno attende sul binario cinque. E' verde, come un qualunque Milano-Napoli, e porta il numero 20 e la scritta Mosca-Pechino. Un inglese carico di macchine fotografiche sta informando un compagno di viaggio che la Transiberiana e' l'unico collegamento terrestre dall'Europa Occidentale all'Oceano Pacifico: i russi stanno costruendo una strada ma non e' ancora finita, e anche quando sara' finita sara' sempre meno affidabile della ferrovia: la neve si toglie meglio da due rotaie che da una carreggiata. Avrei voluto ascoltare ancora, senocche' mia moglie, che e' gia' salita sul treno, sbuca dal finestrino e informa sorridendo che «siamo in quattro, il bagno e' microscopico e c'e' una radio che urla in russo». E' tutto vero, naturalmente.

Primo giorno

Con noi nello scompartimento ci sono due ragazze, che parlano moltissimo. Piu' di loro parla la radio, che nessuno riesce a spegnere. Mentre il treno si allontana dalla stazione e lascia i tartari, buriati, mongoli e usbecchi impassibili sotto i neon, cominciamo ad esplorare il convoglio. Verso la locomotiva, nei vagoni in cui viaggiano i russi, non possiamo andare: ce lo spiega Liuba Grande, una delle due conduttrici, sbarrandoci il passo e insegnandoci la frase fondamentale per capire l'universo sovietico: nyet razrshayetsa, non permesso. Andando verso la coda del convoglio, attraversiamo la prima classe, poi il vagone ristorante, infine le carrozze occupate dagli atleti della squadra nazionale nordcoreana, che tornano dai «Giochi della Buona Volonta'» a Mosca. In prima classe viaggiano sei coppie di svedesi pieni di salute, una per scompartimento, nonostante non siano in viaggio di nozze. Nel vagone ristorante siede tale Boris, con una cravatta che deve aver cotto in molti sughi, il quale ci comunica l'orario della prima colazione dell'indomani. Il nostro scompartimento e' ragionevolmente pulito: i due letti superiori, durante la giornata, si possono sistemare in verticale contro la parete. Abbassare i finestrini non e' difficile, a patto di appendersi in due alla maniglia. Il tavolino si abbatte come su un qualsiasi treno, e quasi subito crolla trascinandosi sul pavimento una tazza di te' bollente. I bagni sono due, alle opposte estremita' del vagone: per lavarsi c'e' soltanto un acquaio grande come una mezza anguria, rigorosamente senza tappo: per fermare l'acqua occorre una pallina di gomma - che abbiamo, essendo stati avvertiti. Delle pulizie sono incaricate le conduttrici. Tra i loro compiti c'e' anche quello di bloccare le porte dei bagni dieci minuti prima dell'arrivo nelle stazioni e di sbloccarle dieci minuti dopo la partenza. Durante il viaggio avro' modo di constatare che

Liuba e Liuba svolgono questa mansione con una sorta di sadismo: nessuna implorazione vale, nessun contorcimento di fronte alla porta chiusa.

Mentre indaghiamo i misteri della toilette e lottiamo per zittire la radio, il treno corre nel buio verso Zagorsk, attraverso le dacie dei moscoviti, e arriva a Yaroslav alle tre di notte. Il fatto che la città sul Volga fosse il punto di arrivo della ferrovia intorno al 1860, quando la Transiberiana venne ideata, non convince nessuno ad abbandonare le cuccette. Al mattino, dopo aver scoperto che servono salame e poco altro per colazione, mi dedico al paesaggio: piatto, verde, nessun animale in vista anche se l'«Atlante dell'Unione Sovietica» assicura che questa è «terra di bestiame e latticini». A Danilov faccio conoscenza con alcune robuste rappresentanti dell'esercito dei lavoratori delle ferrovie sovietiche (3 milioni e 500 mila persone), che nella circostanza riforniscono d'acqua il convoglio: anziane signore che in Italia svernerebbero in Riviera, e qui saltano da un binario all'altro piene di energia. Mentre dai finestrini sfilava l'enorme foresta sovietica - un quarto di tutti gli alberi del mondo, larici a perdita d'occhio - scopro su una mensola del corridoio vari opuscoli destinati all'educazione politica dei viaggiatori: tra i più interessanti, «Il trotskismo contemporaneo contro la pace da distensione» e «Veri e falsi interessi per i diritti dell'uomo», che mi mantengono di buon umore fino a Kirov, dove arriviamo alle 13.30. La città fino al 1934 si chiamava Vyatka, ma Stalin la ribattezzò col nome dell'amico Sergej Mironovich Kirov, forse per consolarsi di averlo fatto ammazzare. Verso sera, attraversato il fiume Kama, arriviamo a Perm, distante 1440 chilometri da Mosca. La città, dal 1940 al 1957, si chiamava Molotov, ma poiché la toponomastica sovietica è sempre un'opinione, Krusciov le cambiò nome nel 1957. Sostiamo quindici minuti: il tempo non è molto ma è più che sufficiente ai nordcoreani per svaligiare i botteghini della stazione: con il distintivo di Kim Il Sung al petto si lanciano tutti insieme e tornano carichi di minerálnie vodj (acqua minerale) e panini color muschio.

Secondo giorno

Il treno, mentre dormivamo, ha preso un certo numero d'iniziativa interessanti. Ha scavalcato lo spartiacque degli Urali, al 1770esimo chilometro da Mosca ha superato il cippo con la scritta «Europa» da una parte e «Asia» dall'altra, e' entrato in un fuso diverso da quello della capitale e infine si è fermato a Sverdlovsk. Da questo momento siamo in Siberia, e seguiamo il tract, la pista che portava i corrieri dello zar da Pietroburgo a Irkutsk, sulle rive del lago Baikal. Passiamo attraverso paesi malconci, con le strade sterrate, poche macchine in giro, qualche motocarozzetta. Incrociamo il Rossija, il treno rosso che viene da Vladivostok, e una serie infinita di treni merci - in media uno ogni due minuti - che portano legnami e minerali verso Mosca, e i cui motori diesel scaricano sporcizia dentro i nostri finestrini. Grazie a loro, ma non solo a loro, gli scompartimenti cominciano ad assumere l'aspetto gentile di piccole stalle. Nonostante ci cambiamo gli abiti ogni mattina e ci laviamo con l'aiuto della pallina di gomma, la nostra pulizia è approssimativa. I due bagni, grazie a Liuba e Liuba, sono sempre ragionevolmente puliti anche se ogni ora che passa l'odore del robusto deodorante russo continua a farsi più nauseante. Alle 11 del mattino il treno si ferma a Ischim, dove pioveggina, e riparte come al solito senza preavviso, obbligando una folla di passeggeri sbracati ad una rincorsa affannosa. Il paesaggio si fa interessante. Come confermano Liuba e Liuba con un cenno militaresco, questa è la steppa, e la Siberia comincia a diventare una faccenda seria. Qui vivono soprattutto i russi, ma ci sono sacche di kasaki, estoni, ucraini, tartari e tedeschi, questi ultimi soldati dell'Armata rossa che Stalin pensò di trasportare qui dalla zona del Volga, dove gli antenati di costoro si erano insediati su invito di Caterina la Grande. Qui passo' Checov nel 1890, a bordo di un tarantass a cavalli, e rimase colpito dalla «terra nera» e dalla «particolare puzza russa». La terra nera la vediamo anche noi, e la puzza la fornisce il vagone ristorante di Boris, dove ci tocca andare due volte al giorno e dove un cameriere con l'aspetto di un conte polacco finge di capire gli ordini, e poi porta sempre salame e cetrioli. Nella steppa di Ischim, finalmente, vediamo bestiame al pascolo. Vacche, soprattutto, che devono aver imparato a sopravvivere al clima di questi posti: neve sul terreno per 150 giorni all'anno, temperatura media invernale di meno venti gradi centigradi e gelate in ogni mese dell'anno, a parte luglio e agosto. Attraversiamo la steppa Barabinskaja, una colossale estensione che va dal 53.mo al 57.mo parallelo, e alle 23.25, ora di Mosca, arriviamo a Novosibirsk, detta la Chicago della Siberia, dove sono in effetti le 2.25, un orario in cui le stazioni siberiane non offrono molti svaghi. Provo a fotografare la motrice, ma vengo cortesemente invitato a desistere da Liuba grande: treni, stazioni e ponti, nyet razreshayetsa. Ripartiamo. Qualcuno, nel buio, giura di aver visto il fiume Ob.

Terzo giorno.

La mattina e' piena di sole e il treno si arrampica sulle montagne. Finalmente, nelle curve della ferrovia, riusciamo a vederlo tutto, dalla locomotiva fino all'ultimo vagone. Fa quasi caldo e le bambine russe, con il regolamentare fiocco in testa, aspettano composte nelle stazioni: Bogotol, dove arriviamo alle 7 del mattino; Atschinsk, dove il treno si ferma tre minuti, giusto il tempo di ammirare la stazione locale, del tutto simile ad un autogrill corazzato. Ogni volta il rituale e' identico: ometti in uniforme controllano le ruote ai treni; i passeggeri scendono per sgranchirsi le gambe e corrono avanti e indietro come formiche ubriache; qualcuno cerca di comprare lamponi - un rublo al cartoccio - e rischia di perdere il treno. Dopo Krasnojarsk, che dicono sia molto meglio della sua stazione, il treno attraversa il fiume Yenissei, enorme e pieno di chiatte, e riparte dentro la taiga, la foresta siberiana che in questa stagione e' piena d'insetti, tra cui il clesh, che provoca l'encefalite e contro la puntura del quale gli abitanti sono vaccinati. Nel pomeriggio arriviamo a Taishet, da dove parte la Bam (Baikal-Amur-Magistral), la ferrovia che porta direttamente al Pacifico, voluta da Stalin e costruita da mezzo milione di malcapitati. Anche oggi, purtroppo, si ripete il triste rituale del pasto serale, che Boris il ristoratore continua ad anticipare, sostenendo che lo stomaco segue il sole e il sole non segue l'ora di Mosca segnata dagli orologi delle stazioni. Con molta malinconia, verso le 4 del pomeriggio, torniamo in processione verso il vagone ristorante dove ci aspettano la solita minestra con lo yogurt, il solito salame e cetrioli e un uovo coi piselli: questi ultimi sono comparsi a colazione, e non ci abbandoneranno piu'. Da bere, succo di mele dolciastro e acqua minerale salata: nonostante vari tentativi di corrompere il cameriere, niente birra e niente vodka, che pare sia stata abolita sulla Transiberiana dopo alcuni episodi incresciosi avvenuti tempo fa (qualcuno ha avuto il coraggio di sedurre Liuba Grande? ci chiediamo).

Quarto giorno.

Alle sei del mattino arriviamo ad Irkutsk, capitale della Siberia orientale, citta' dotta e tollerante, distante 5191 chilometri da Mosca e 3810 da Pechino. Molti russi scendono, trascinando pacchi e bambini, e tra quelli che salgono c'e' una professoressa sovietica, biondissima e robusta, abbondantemente truccata e in bilico su due tacchi a spillo. Nonostante l'ora del mattino, vuole conversare in inglese e, sebbene nessuno gliel'abbia chiesto, informa che deve raggiungere la scuola ad Ulan Ude, oltre il lago Baikal. Il lago compare quando la signora finalmente tace, dopo due tunnel - i primi da Mosca - sorvegliati dai militari. Il treno scende in picchiata, segue la sponda per qualche ora e riparte verso Oriente. Ad Ulan Ude arriva alle 14.42 ora di Mosca, ma e' quasi buio perche' l'ora locale e' 20.42. Avendo dedicato la giornata ad un esperimento con i fusi orari - rispettare l'orario di Mosca fino a Irkutsk, poi saltare di colpo all'orario locale - sono vagamente stralunato. Prima di coricarmi devo subire pero' l'ultimo colpo basso di Liuba e Liuba: per debellare gli odori della toilette, dove varie decine di persone si alternano da quattro giorni, hanno aumentato drasticamente la quantita' di deodorante russo. Il cocktail e' micidiale: senza lavarmi, sono in cuccetta alle 15.30 ora di Mosca, mentre il treno corre nel buio della Transbaikalia.

Quinto giorno

Dopo il lago Baikal cambia tutto: le montagne diventano colline, le faccie nelle stazioni diventano orientali - questa e' la terra dei buriati, che parlano un dialetto mongolo - e Ulan Bator e' poco distante. Solo gli slogan sui tetti e sui muri sono sempre uguali, qui ancor piu' commoventi che a Mosca. Poco dopo Cita ci stacciamo dalla Transiberiana veria e propria, che continua verso Vladivostock e il Pacifico. Il nostro treno scende invece verso la Manciuuria, seguendo quella che un tempo era la «Chinese Eastern Railway». Anche se cinque giorni di viaggio hanno domato molti, qualcuno continua dignitosamente a stare in piedi accanto ai finestrini: i buriati passano a cavallo, il terreno e' una prateria ondulata, e le case hanno i tetti di lamiera e la legna gia' pronta per l'inverno, che da queste parti deve essere una cosa seria. A Olovjannaja arriviamo alle 6.25 ora di Mosca, 12.25 ora locale, accovacciati sui sedili: Liuba e Liuba stanno pulendo lo scompartimento, e non tollerano di dover girare con l'aspirapolvere intorno ai piedi dei passeggeri. Da queste parti, sulle rive del fiume Onon, naque nel 1162 Gengis Khan, figlio di Bulantsar, capotribu' mongolo: ottocento anni dopo, i sovietici sono riusciti a farne scempio. Credevo di aver visto la piu' brutta stazione della Transiberiana ma Daurija, dove mute di cani randagi inseguono i carretti sugli sterrati, e' peggio di Olovjannaja, e Zabajkalsk e' peggio di Daurija. Zabajkalsk e' il posto di confine, e qui i sovietici danno fondo alla loro arte di innervosire il prossimo: tutti fermi per tre ore, controllo di tutti i

bagagli, «controllo politico» dei miei libri. Quando chiedo perché controllino politicamente all'uscita, invece di controllare logicamente all'entrata, ottengo come risposta uno sguardo annoiato. Quando tentiamo di abbassare i finestrini, un soldatino sbraita di alzarli immediatamente. Quando facciamo presente che fa caldo, dice che non importa. Cambiate i rubli che altrove nel mondo non vuole nessuno, cambiate le ruote al treno perché in Cina lo scartamento è ridotto rispetto alla Russia, ripartiamo. I nordcoreani, che si sentono vicini a casa e sono comprensibilmente depressi, sono rimasti seduti per tre ore dentro una sala d'aspetto talmente orribile da diventare fantastica: stucchi, finestre altissime, poltrone a fiori, odore di muffa, il solito televisore sovietico verde come un acquario e una mostra in bianco e nero sui successi economici della regione. Mosca è distante 6666 chilometri, ma lo spirito è quello.

I cinesi ci aspettano a Manzhouli, e pare si siano messi d'accordo di sorridere tutti. Le formalità doganali sarebbero spicce, senonché due ragazzi americani non hanno il visto cinese, e i russi non li vogliono indietro. I cinesi riflettono sul da fare per due ore e poi, sempre col sorriso sulle labbra, informano gli americani che devono comprarsi due visti seduta stante, a 750 mila lire l'uno. Questi strepitano, ma pagano. Ripartiamo.

Sesto giorno

I cinesi non amano le soste. Attraversiamo la parte settentrionale della Mongolia Interna senza fermarci, attraversiamo il 48.mo parallelo, scendiamo verso Harbin, attraversiamo la regione del Jilin allagata di fresco. Liuba Grande siede maestosamente nella postazione di fianco al bagno, dove la concentrazione di deodorante rende possibili solo brevi visite in apnea. Liuba Piccola guarda sognante da finestrino e pensa alla guardia di confine sovietica per cui si era messa in ghingheri. A Pechino arriviamo alle 8.30 del mattino. In stazione lo spettacolo più bello sono dodici francesi con lo zaino in spalla che aspettano eccitati di partire per Mosca. Boris il ristoratore, che non ha ancora finito i piselli, li aspetta al varco.

Da "Italiani con la valigia" – Beppe Severgnini – Superbur edizioni.