



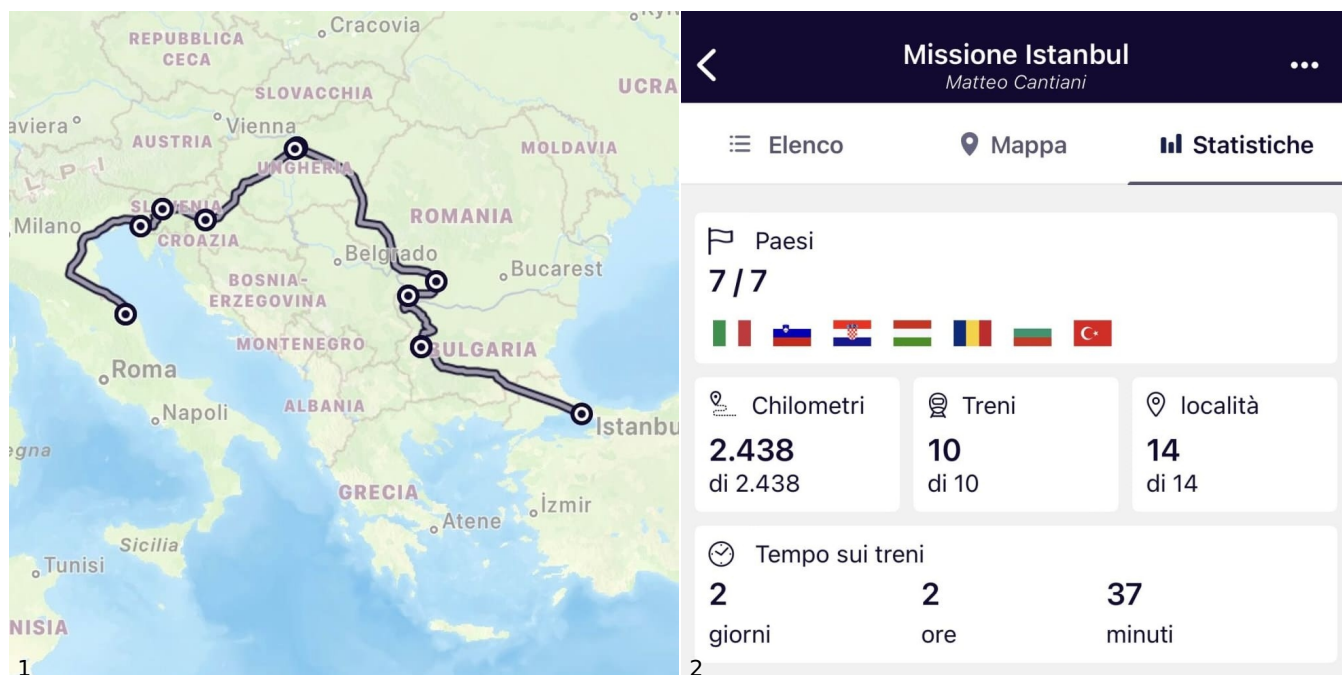
Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 16 settembre 2024

In treno da Jesi a Istanbul

di Matteo Cantiani

Nell'agosto 2024, io e il mio amico Carlo Tinti decidiamo di partire in treno dalle Marche e di attraversare parte dell'Europa dell'Est fino ad arrivare alla città di Istanbul, percorrendo quelli che una volta erano i binari dell'antico Orient Express. Pertanto, con biglietto Global Pass Interrail e armati di tanta pazienza, partiamo dalla stazione di Jesi, in provincia di Ancona, con l'Intercity 588: l'unico treno diretto che dalla città di Federico II porta a Trieste Centrale. In appena otto ore e mezza e senza dover fare cambi, raggiungiamo il capoluogo giuliano.



1. La mappa dell'intero tragitto percorso in treno.

2. Il report finale dall'app "Rail Planner" di Interrail / Eurail con le varie statistiche.

L'indomani ci aspetta il Regionale 1825, che pensavamo fosse diretto per Lubiana, ma che poi scopriamo ci avrebbe costretto a un veloce cambio a Villa Opicina, stazione posta sul confine, dove proseguiamo la corsa a bordo di un altro elettrotreno. Arrivati a Lubiana ci gustiamo un bel piatto di žlikrofi, un raviolo tipico sloveno, facciamo quattro passi in centro storico per vedere le bellezze della città e infine saliamo a bordo del trenino turistico che ci porta fin su al Castello di Lubiana, un luogo davvero molto suggestivo. Nel tardo pomeriggio si torna in stazione e si riparte: direzione Zagabria, Croazia!



3. Il RE 1825 (ETR.563) pronto al binario 8 della stazione di Trieste Centrale e diretto a Villa Opicina; sul display frontale si legge Ljubljana. (Foto Matteo Cantiani, 06 agosto 2024)

18:24		Odhodi / Departures			
Odhod	Smr	Vreme postaje	Vreme	Brojka	Trg
Departure	Direction	Intermediate	Type	Number	Track
18:36	Zagreb gl. kol.	Dobova	EC	213	12 - 4
18:45	Jesenice		LP	2426	11
18:47	1st Trieste Cent	Sežana	RG	1896	6
18:53	Novo mesto Kan		LP	3225	2
18:55	Dobova		LP	2279	8
19:20	Litija		LP	2233	9
19:20	Sežana		BUS	2682	*
19:28	Kranj		LP	2446	12
19:33	Ivančna Gorica		LP	3299	1
19:45	Maribor		IC	526	3
19:55	Sevnica		LP	2281	8
20:15	Kamnik Graben	Domžale	LP	3192	12
20:48	Metlika		LP	3227	1
20:49	Jesenice	Kranj	LP	2428	11
20:53	Maribor	Celje Pragersko	LP	2002	8
21:05	Dobova	Zidani Most	MV	215	12
21:14	Sežana		LP	2658	6
21:22	Litija		LP	2237	8
22:13	1'urich HB Stuttg	Jesenice	EN	414	10

4. Il tabellone delle partenze alla stazione di Ljubljana, con in alto l'EC 213 da Villach Hbf via Jesenice / Dabova per Zagreb Gl. Kol. (Foto Matteo Cantiani, 06 agosto 2024)

Saliamo, un po' stipati, sull'Eurocity 213 Villaco - Zagabria con una composizione di sole tre vetture con finestrini apribili, come una volta: il salto indietro nel tempo di 30 anni è evidente. Per fortuna avevamo i posti prenotati e li avevamo lato finestrino, pertanto, ci sediamo e ci godiamo il panorama che scorre al tramonto da dietro il vetro. Tempo un paio di ore circa e arriviamo alla stazione di Zagabria Glavni Kolodvor, ceniamo in centro con un cevapi, un panino tipico croato e andiamo a dormire. Il giorno dopo un bel sole splende su tutta la capitale croata e ne approfittiamo per visitare sia la parte alta, sia la parte bassa di Zagabria, una città che ci è rimasta nel cuore.



5. L'EC 213 per Zagreb Gl. Kol. appena arrivato al binario 4 della stazione di Ljubljana e pronto a ripartire con un leggero ritardo. (Foto Matteo Cantiani, 06 agosto 2024)



6. L'esterno della stazione di Zagreb Glavni Kolodvor vista di notte; è la stazione principale della città. (Foto Matteo Cantiani, 06 agosto 2024)

Il tempo passa velocemente e ci rimettiamo in marcia con l'Intercity 201 diretto in Ungheria che però prendiamo a Koprivnica, sul confine, grazie a un regionale da Zagabria messo a disposizione dalle ferrovie croate: anche questo lo abbiamo scoperto solo una volta arrivati lì. Girare attorno alla Serbia è una scelta obbligata in quanto non ci sono treni che proseguono la corsa oltre Tovarnik sulla frontiera serbo-croata e non ci sono treni che circolano dopo Niš in direzione della Bulgaria, in quanto la linea è interrotta da tempo; pertanto, l'unico modo per percorrere tutto il tragitto in treno fino in Turchia è arrivare nella capitale ungherese, lambendo il lago Balaton, per poi scendere a sud attraversando la Romania e la Bulgaria. Va da sé che nel fare questo itinerario ci discostiamo da quelli che una volta erano i binari solcati dal Venice Simplon-Orient-Express e che torneremo a percorrere solo una volta arrivati a Sofia.



Foto Matteo Cantiani



Foto Matteo Cantiani

7. Foto al cartello del treno IC 201 Zagreb Gl. Kol. - Budapest Déli, scattata durante il viaggio nel vestibolo della prima carrozza. (Foto Matteo Cantiani, 07 agosto 2024)

8. L'IC 201 appena arrivato alla stazione di Budapest Kelenföld in tarda serata e pronto a ripartire verso la stazione di Budapest Déli. (Foto Matteo Cantiani, 07 agosto 2024)

L'Intercity 201, quel giorno, attesta la sua corsa a Budapest Déli, ma noi preferiamo scendere alla stazione di Budapest Kelenföld per oltrepassare il Danubio su rotaia grazie all'Eurocity 341 Vienna - Budapest Keleti che riusciamo a intercettare al volo con un cambio di appena otto minuti: siamo, quasi, in orario sulla tabella di marcia. Senza bisogno di prendere altri mezzi pubblici raggiungiamo quindi la zona est della città dove abbiamo la camera d'albergo; l'indomani lo passiamo in giro per il centro a vedere i monumenti principali e a mangiare un autentico gulasch ungherese in un ristorante dove lo servono ancora secondo la tradizione.



Foto Matteo Cantiani



Foto Matteo Cantiani

9. L'elegante ingresso della stazione di Budapest Keleti, nella zona est della città, con al centro della vetrata il grande orologio. (Foto Matteo Cantiani, 08 agosto 2024)

10. Un particolare dell'unica carrozza cuccette del treno notturno 79 da Budapest Keleti a Bucarest Nord via Craiova / Videle. (Foto Matteo Cantiani, 08 agosto 2024)

Ora inizia la parte difficile del viaggio: dalla stazione di Budapest Keleti prendiamo il treno notturno 79 diretto a Bucarest Nord e con il Global Pass Interrail prenotiamo 2 posti letto in cuccetta da 4 persone; a farci compagnia c'è una coppia di tedeschi diretti in Bulgaria per trascorrere le vacanze. Alle 5:15 di mattina scendiamo alla stazione di Craiova, Romania e dopo due ore, un caffè e una brioche, prendiamo l'unico Interregionale 1091 che collega la cittadina rumena con quella bulgara di Vidin, situata appena dopo il confine. Fatti i dovuti controlli di frontiera, ci godiamo un po' di tempo libero in questo paesino che si affaccia sul Danubio e quindi pranziamo. Poco dopo le 12:30, parte il Regionale 7623 diretto a Sofia Sever, un treno formato da quattro carrozze un po' datate, in cui purtroppo non sono presenti sistemi di raffrescamento. Il sole oggi picchia forte e questo fa surriscaldare velocemente le lamiere graffiate del vecchio convoglio bulgaro. Nonostante l'afa e praticamente sempre affacciati fuori dal finestrino, riusciamo a raggiungere Sofia Centrale grazie a una rapida coincidenza a Sofia Sever, e con appena 20 minuti di ritardo sul nostro cronoprogramma, usciamo dalla stazione: il grosso dell'Interrail, è fatto!



11

Foto Matteo Cantiani



12

Foto Matteo Cantiani

11. L'Interregionale 1091 delle ore 7:20, a trazione termica, pronto al binario 28 della stazione di Croia, Romania e diretto a Vidin, Bulgaria. (Foto Matteo Cantiani, 09 agosto 2024)

12. Il RE 7623 da Vidin a Sofia Sever, in una composizione di 4 carrozze più locomotiva elettrica in testa. (Foto Matteo Cantiani, 09 agosto 2024)

Sofia è veramente una capitale bellissima, ne rimaniamo estasiati per come appare ben curata e per quanta storia ci sia in monumenti, cattedrali e piazze. La giornata scorre veloce e tra un'architettura e l'altra si fanno presto le 17:50 di pomeriggio; è il momento che più attendevo di questo viaggio: stiamo per salire a bordo del "Sofia Express", il treno notturno 493, che in circa dodici ore collega la capitale bulgara con Istanbul, l'antica Costantinopoli. Le carrozze della compagnia turca TCDD sembrano nuovissime, la cabina per 2 persone che siamo riusciti, con non poche difficoltà, a prenotare è molto spaziosa e dotata di ogni confort: aria condizionata, lavabo, mini-frigo, armadietto e persino l'attaccapanni. L'addetto ai servizi nei vagoni letto, un signore turco molto gentile, ci porta il pacchetto della colazione composto da succo di frutta, acqua, snack dolce e snack salato. Entusiasti per come stava andando il viaggio, ci sediamo sui larghi e comodi sedili e ci godiamo, come di consueto, il panorama dal finestrino, mentre il treno lentamente parte dalla stazione di Sofia. In estate il convoglio percorre una linea secondaria a binario unico che passa per Karlovo e Dabovo, anziché la linea veloce e a doppio binario per Plovdiv e questo ne allunga di un'ora il tempo di percorrenza. Arrivati in serata a Dimitrovgrad agganciamo una carrozza cuccette proveniente da Bucarest, mentre a Svilengrad facciamo i controlli di sicurezza lato Bulgaria e a Kapikule quelli lato Turchia, scendendo addirittura dal treno con il passaporto e tutti i bagagli, nel cuore della notte.



13

Foto Matteo Cantiani



14

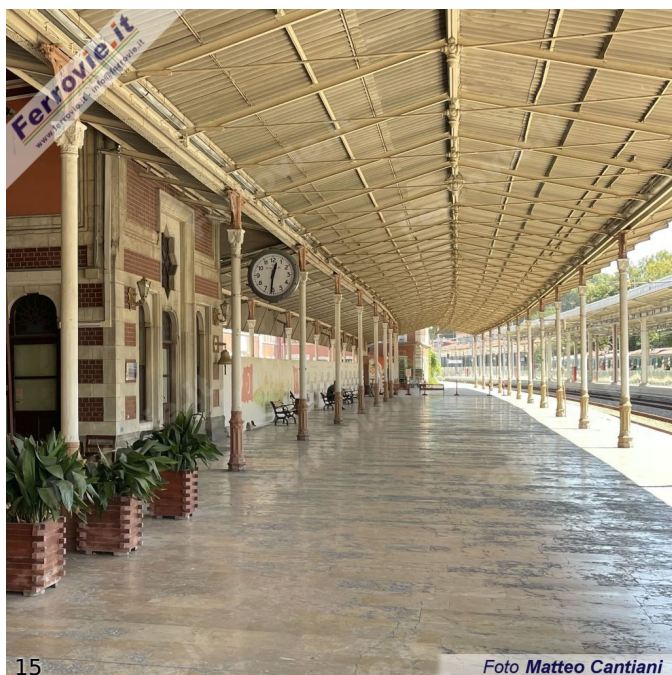
Foto Matteo Cantiani

13. Un particolare del treno notturno 493 da Sofia a Istanbul Halkalı via Slivengrad / Kapikule gestito dalle ferrovie turche TCDD. (Foto Matteo Cantiani, 10 agosto 2024)

14. Gli interni della cabina letto per 2 persone del "Sofia Express" con lavabo, mini-frigo, armadietto e attaccapanni. (Foto Matteo Cantiani, 10 agosto 2024)

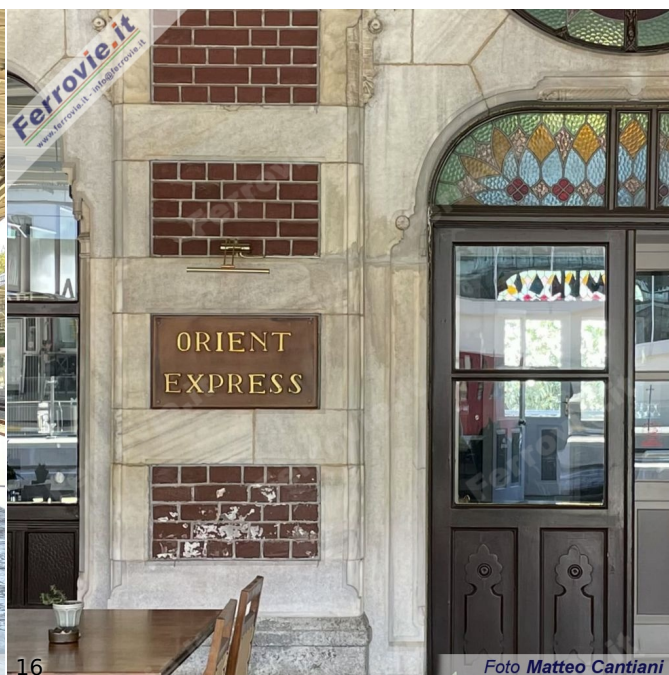
Alle prime luci dell'alba, arrivati nel distretto di Edirne, scorgiamo i minareti delle varie moschee che incontriamo lungo il nostro percorso e, a poco, a poco, riusciamo a intravedere in lontananza anche qualche grattacielo: stiamo entrando nella periferia di Istanbul. E dopo 8 giorni, 2.438 km, 10 treni e circa 50 ore passate a bordo, siamo finalmente giunti alla stazione di Istanbul Halkalı, nella parte ovest della città. Non ancora pienamente soddisfatti, mettiamo prima piede in Asia grazie a un tunnel ferroviario che passa sotto lo stretto e poi, percorriamo in metropolitana di superficie gli ultimi km di binari che da Istanbul Halkalı portano fino a Istanbul Sirkeci, la stazione dove una volta arrivava l'antico Orient Express. L'architettura del fabbricato viaggiatori è perfettamente conservata, all'ingresso un ristorante porta ancora il nome del vecchio treno e il tempo sembra essersi fermato ad

allora. Appena usciti dalla stazione ferroviaria, vediamo subito il porto da dove un tempo salpavano i battelli che attraversavano il Bosforo: rimaniamo senza parole. Ebbene sì, ce l'abbiamo fatta, è tutto vero: siamo arrivati in treno, partendo dalle Marche, a Istanbul, l'unica città al mondo che si allunga su due continenti.



15

Foto Matteo Cantiani



16

Foto Matteo Cantiani

15. Il marciapiede del binario 1 della storica stazione di Istanbul Sirkeci, dove una volta arrivava l'antico Orient Express. (Foto Matteo Cantiani, 11 agosto 2024)

16. Un particolare del ristorante all'interno della stazione di Istanbul Sirkeci che porta ancora il nome del vecchio treno. (Foto Matteo Cantiani, 11 agosto 2024)

Matteo Cantiani - 16 settembre 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003