Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 74 (2005)
Heft: 4

Artikel: Dal tratturo alla scia : le strade
Autor: Giovanoli, Dino
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56555

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DINO GIOVANOLI

Dal tratturo alla scia: le strade

I dinosauri, poi gli elefanti, i bisonti e i cammelli si costruirono, senza saperlo, sui loro percorsi abituali, i loro tratturi, le piste nelle steppe e nei deserti. I nostri pelosi antenati pestarono ignari con la dura pianta dei piedi, aggirando gli ostacoli, le piste ideali. L'invenzione della ruota costrinse i tecnici preistorici a cogitare e spianare i tratturi con strati di pietrame e di terriccio battuto. Fu la nascita della "strada" e delle sue cento ramificazioni, il sentiero, la mulattiera, il viale, la via, il vicolo cieco o no, il poetico ma «duro calle» di Dante e la veneziana calle dei turisti. Il callo al piede si è fatto nei secoli pratico zoccolo, ottimo *doping* di difesa per la corsa di asini, muli e quale unghia fessa per molti altri mammiferi. Dopo l'uso della scarpa l'essere umano, rammollito non solo nei piedi, si vede, anzi si sente dolorosi scogli spuntare nelle lucide nuove calzature, i calli che però sulle mani dei lavoratori sono eroico emblema. Tra l'indice e il medio facevano grazioso capolino i callucci dello scrittore. Potessi vedere quelli sulla mano di Dante e quelli immensi tra le dita dell'Ariosto. Oggi con l'elettronica non fanno calli nemmeno i polpastrelli delle dita e neppure il cervello umano, forse però il cuore del poeta e la mente del filosofo.

La strada è il percorso terrestre, troppo limitato per l'umano ingegno. La voglia di imitare i burloni delfini, le placide, colossali balene, le maliarde foche e i feroci squali affascinarono: «*Navigare necesse est*» allettò già i Fenici, gli Etruschi, i Cinesi, gli Arabi i Greci, naturalmente i Romani, ed i Vichinghi. L'estroso D'Annunzio vi aggiunse quel «*vivere non est necesse*» che piacque tanto al futuro Duce, ma anche ai partigiani di Dongo. L'uomo preistorico imparò dai pesci il nuoto e da alberi galleggianti, sradicati da uragani, la navigazione e fissò nel suo calloso cervello *la rotta* tra la terraferma e le isole. Ma all'umana gente il dominio della terra e del mare non bastavano e con l'imitazione del volo delle aquile, delle rondini e dei gabbiani conquistò le rotte aeree tra città e città, tra continente e continente.

La terra, l'acqua e l'aria generatori della flora e la fauna di questo meraviglioso pianeta azzurro stanno diventando succubi di bipedi intelligenti ma irresponsabili, goderecci e presuntuosi. Il pomo della saggezza rubato a Dio non è stato ancora del tutto digerito, malgrado Gesù, San Francesco e Buddha. Con il progresso, l'industre e superficiale umanità sta cercando il perduto Paradiso Terrestre per cadere nel Nulla Terrestre. «Che bella fregata... l'Oriente non c'è!» come conclude il Prode Anselmo...

Con lunghe e profonde scie i colossali transatlantici e le mostruose petroliere solcano gli oceani, con più lunghe, diafane tracce gli aerei in alta quota sempre più maestosi e colossali (500 e più persone a bordo) solcano il cielo sopra i nostri paesi. Le scie marine

ed aeree e quelle invisibili dei terrestri motori si dissolvono, ma nella terra e nell'aria restano le ferite: lento suicidio dell'umanità formicolante sull'Azzurro Pianeta.

Le rotte terrestri, marine ed aeree non bastano ai ben pasciuti e gaudenti figli di Adamo ed Eva: «Se la Terra crepa, marsc!» Verso l'Universo... I «Lunauti» erano già stati creati dai poeti, l'Ariosto con il suo bizzarro paladino Astolfo, l'inglese cugino del furioso Orlando, primo pilota di aerei, che in groppa al suo cavallo alato si posa sulla Luna in cerca del senno perduto di Orlando. L'altro profeta, Jules Verne, tre secoli dopo, con «il senno di poi» rinunciò al fiabesco cavallo Ippogrifo, per mandare l'uomo sulla Luna con missili di cento anni dopo, nel suo romanzo *Dalla Terra alla Luna*. I nostri figli vedranno i Marzonauti, i nipoti i Cometonauti e così via, ma speriamo non mai il via a tutta l'Umanità...

Anch'io, lo confesso, ho girato quasi tutta l'Europa in ottanta anni, in treno, in Fiat 1100, Peugeot 1300, in aereo e in naviglio con mamma, papà e sorelle, da solo e con i miei figli. Ho visto la Toscana, la Bregaglia, Zurigo e Berna, Parigi, Londra, Berlino, Rostock, Roma, Pompei, il Vesuvio e l'Etna fumante, la Spagna e il Portogallo. Ma Astolfo sorvola in groppa al suo Ippogrifo anche l'Africa e l'India, e Marco Polo arriva sul serio anche in Cina, e i miei figli e nipoti hanno già "fatto" anche l'Africa, la Terra Santa, l'America e l'Australia...

Avventurucce terrestri

Nella torrida estate del 1950, per studio a Parigi, alloggio nella napoleonica caserma del Genio militare: «*Maison des mines, des ponts e des chaussées*». Vedo per la prima volta un *bidet*. Lo sbircio come un gattino una lucertola immobile al sole che non osa allungare lo zampino sulla preda forse velenosa. Nel gabinetto accanto, l'acqua della doccia scotta come quella del macellaio che spela il porco, ma questo già è morto. Chiamo in aiuto il portinaio parigino che per il mio accento mi domanda se io sia un marsigliese o un corso e mi spiega secco: «Il "calore nel calore" lo vogliono questi benedetti studenti americani che sono qui in troppi...». Io gli spiego che sono uno Svizzero montanaro e lo prego di spiegarmi a cosa serve quel coso in camera da letto. E lui fa il Dimitri mettendosi a sedere a cavallo del basso *bidet*: «Caro mio, così può lavare tutto quello che ha sotto». È la mia prima lezione di semantica di quell'estate. Le due lezioni del mattino alla Sorbona colmano spesso le mie lacune in quel mare che è la letteratura francese e in quella foresta di regole della grammatica «*logique de la Grande Nation*», ma soprattutto mi aiutano a conoscere Arabi della Siria e del Marocco e Indocinesi (oggi Viet Nam, Cambogia, Laos) con due dei quali stringo amicizia, e molte sere le passiamo sotto i ponti della Senna a parlare di politica, delle strutture democratiche della Svizzera e della lotta dei loro fratelli Viet Minh in rivoluzione contro il colonialismo francese. Una parte del pomeriggio la passavo spesso in uno dei tre ippodromi parigini a godermi il passaggio di cavalli e fantini, a studiarli e a scommetterci sopra. Il caso o il destino, o ambedue, mi furono amici, e frequenti le vincite, con cui mi acquistai una biblioteca di classici francesi.

Già tre o quattro anni prima viaggiai in quella povera Italia, su treni di III classe dai finestrini senza vetri – affollati anche quelli di II classe con vuoti uno o due scompartimenti e la scritta «Riservato alla Costituente». In altri convogli erano intercalati dei vagoni-merce con tanto di porte aperte a destra e a sinistra e un bel gruppo di «portoghesi» guardavano ad ogni fermata dove fosse il controllore per saltar fuori dalla parte opposta e

rientrare poi alla lenta partenza. Io me ne stavo lì solo e impertinente e, come avevo fatto al «Riservato alla Costituente» dicevo serio serio: «Io sono svizzero!» Ed esibivo il mio bigio passaporto elvetico, e contraccambiavo con la destra alla tempia il suo rispettoso saluto. Per la mia tesi di laurea – dal Professor R.R. Bezzola – stavo cercando il "mio" Ungaretti che poco dopo la guerra era tornato a Roma dal Brasile. Tutte le vie conducono a Roma anche in quella misera Italia. Ma a Roma il grande critico Falqui mi disse che il poeta era partito per Firenze, mi presentò alla sua amica scrittrice e mi pregò di acquistargli a Zurigo le opere di Bergengrün. A Firenze feci la scoperta della «bistecchina alla fiorentina» che copre tutto il piatto e ne supera l'orlo, offertami dal noto professore De Robertis che mostrò grande entusiasmo per i giovani d'allora che parlano più lingue e leggono con interesse gli originali dei francesi, americani e tedeschi, quanto ad Ungheretti, lo aveva visto giorni prima in partenza per San Remo. Attraverso la porta socchiusa di una farmacia mi appare una bella mora in camice lucente, la chioma corvina e due grandi occhi neri, che mi guardano ancora oggi, sessant'anni dopo. In treno mi conquistai uno scompartimento con una morettina quasi sola. Dalla Spezia in poi ci trovammo soli, uno di fronte all'altra. Era una studentessa ligure che faceva la spola tra l'Università di Pisa e il suo villaggetto di pescatori vicino a San Remo. Studiava anche lei belle lettere, non parlammo troppo di Dante e Molière, ma quasi solo con allegria, dei nostri vecchi professori al Liceo e nuovi all'Università. Con un reciproco «arrivederci a Zurigo o a Pisa» ci lasciammo con rammarico.

A San Remo ebbi la fortuna di trovare la terza donna del giorno: la cugina di mia madre, Bruna Becherucci, figlia di un redattore in capo del «Secolo» di Genova e lei stessa brava redattrice a bordo del supertransatlantico Rex, sul quale aveva incontrato Ungaretti di ritorno dal Brasile. Da lei seppi subito dove trovarlo.

Il poeta fu sorpreso e giulivo che uno studente svizzero volesse laurearsi con una tesi proprio sulla sua poesia che anche lui non considera "ermetica". Parlammo a lungo di Parigi, della sua Lucchesia vicina della mia Lunigiana, di Zurigo e della Bregaglia. Due anni dopo Ungaretti, invitato dall'altro Giuseppe (il prof. Zoppi) tenne un'applauditissima conferenza al Politecnico Federale di Zurigo. Per sinergia e curiosità, essendo già a San Remo, la sera, vado al Casinò. Entro e timido timido ma curioso scruto la prima roulette, il *croupier* e i giocatori. Esce il *nove,* il numero che avrei giocato io. Per la stizza, io solo, novellino, punto mille lire sullo stesso *nove*... Perfino il croupier mi guarda con compassione. E miracolo! Esce di nuovo il *nove.* Sorpresa generale e personale del novellino che vede rastrellargli sul petto un mucchio di lire (ca. 250 franchi degli anni quaranta dal valore odierno di circa fr. 2'500). Per la prima volta il povero studente si sentì uomo ricco. Per cento lire, il giorno seguente mi comprai in un lussuoso negozio una camicia bianca elegantissima che a Bondo non riuscii più ad abbottonare, perché dopo il materno bucato i bottoni di materiale "autarchico" erano diventati di formaggio Emmentaler, e uno dopo l'altro mi restarono tra le dita.

Avventurucce marine

Anni e anni dopo sono in viaggio con la dolce metà sulla maestosa nave-traghetto Genova-Palermo. A notte fonda le macchine si fermano e ci svegliamo intimiditi. Con non

poca fatica riesco ad aprire la porta della nostra cabina e *trac*! Un massiccio fantasma in candida camicia da notte mi cade nelle braccia seguito da un suo gemellone. Sono due matrone tedesche impaurite dalla fermata imprevista e dalla forte inclinazione della nave sul tribordo. A babordo le due porte spalancate della nostra e della loro cabina mi fanno intravedere dal loro oblò molte luci lontane. La mia fantasia mi spaventa un poco: «Saranno i lumi di tutta una flotta in rotta per salvarci dalla nostra nave che fa acqua...» Nel semibuio del corridoio inclinato lo *steward* di servizio mi rassicura: «È una piccola avaria. Ne avremo per mezz'ora. Succede ogni tanto». Mi sembra troppo ingenuo per non prestargli fiducia e barcollo indietro dalle mie tre donne che calmo rapidamente. La mattina seguente eravamo invitati dal capitano, Svizzeri e Tedeschi, per le otto e mezzo. Alle otto e un quarto eravamo in cinque o sei davanti alla porta del comando. Alla mezza ne mancavano tre o quattro. Mancava la "cicerone" snella e bella. Mi feci coraggio: «*Freunde*! Se la Bella non viene, entriamo noi Belli...». Nella cabina di comando salutai i tre ufficiali, mi scusai del ritardo e mi dissi pronto a sostituire l'interprete. Essendomi accorto che tra quell'infinità di grossi strumenti alle pareti intorno a loro c'era un bussolone sferico e un controllo di orizzonte che additai: «Codesto sarà stato ben ripido e fermo stanotte...». E il capitano sorpreso: «Ma guarda, anche gli Svizzeri ora navigano. Sui fiumi o sui laghi? «Ma anche nell'aria!» gli risposi. E rivolgendosi al mio gruppetto: (In tedesco): «Avete delle domande da fare?» Le loro pance vuote li forzarono verso il ricchissimo *buffet* mattiniero. Ringraziai per loro, a cui più che l'istruzione nautica «poté la fame». Ripassate le lezioni ed i ricordi di scuola recluta suoi e miei e le analogie tra navi ed aerei, il capitano riprese il suo comando, io il mio *buffet* abbandonato un'ora prima, contento di poter raccontare alle mie tre donne che lo spettacolo notturno era stato causato da male calcolati posteggi di pesantissimi autocarri nell'immensa stipatissima stiva. Le luci notturne erano quelle dell'isola d'Elba, a dieci miglia. «E buon appetito a tutti... stamattina»!

Un'avventuruccia aerea

Già nella primavera del 1944 prestai i miei tre mesi di servizio attivo allo Stato Maggiore dell'Aviazione e la Contraerea, per non perdere poi semestri all'Università di Zurigo, con il rischio che in caso di una imprevedibile «mobilitazione parziale delle truppe di frontiera e di aviazione» sarei dovuto ripresentarmi subito alla mia Fl Kp7, pure a Interlaken ma alla fine del lago di Brienz e dell'aereoporto. Di fronte c'era lo SMAC di Wilderswil, sulla collinetta sopra la pista, dove oggi troneggia lo stravagante von Däniken con il suo Mystery-Park. Un giorno fui incaricato di consegnare personalmente una lettera al maggiore von Maiss, capo dell'Ic (Informazione c). Chinato su una catasta di fogli con sagome, forme e misure, armamento e prestazioni di aerei stranieri, l'ufficiale fu sorpreso dal mio nome italiano e le mostrine con l'elica alata e il numero 7 sulla mia giubba. «Ma lei, perché è nella Settima e non nella Decima? «Perché non sono ticinese, ma grigionese e il mio cantone non ha una propria squadriglia, così mi hanno arruolato coi Bernesi che sono anche bravi ragazzi». «Bravi anche voi montanari, ma l'ha mai visto il Ticino?» «No, signor maggiore». «Bene. Domani o dopodomani voliamo a Magadino». E già il giorno seguente il mio capitano della Sezione Corrispondenza Klaiber, in civile funzionario fe-

derale, grande, anzi sommo, collezionista di francobolli svizzeri, mi passa il lieto annuncio: «Il maggiore von Maiss vuol decollare con lei domattina alle 8.30». L'amico ticinese ten. Orlando Zoppi, studente all'ETH si congratula con me al nostro serale «*Ordre de Bataille*», ascolto e bilancio dello stato delle compagnie di aviazione e i battaglioni della DCA in servizio. Il mio vecchio amico scalpellino comasco a Bondo, reduce degli Alpini della prima guerra soleva recitarmi il loro appello: «Asini, muli e conducenti: Tutti presenti! Era il loro risultato delle rare buone giornate senza feriti, morti o dispersi. Il giorno dopo alle 8.00 scendo saltellando il pendio e all'inizio della pista vedo una bella Messerschmitt 108-Taifun, la sportiva ma docile madre delle celeberrime Messerschmitt 109, caccia, ancor proibito ai tedeschi dalla disfatta del 1918 fino agli anni Trenta, antagonista poi delle ottime, eroiche Spitfire britanniche. Accarezzo la snella fusoliera, quando una voce amica mi grida: «Ohei, Dino, Non è mica un cavallo!» È il caporale Freivogel della mia 7ª che m'invita a «montare in sella», cioè in carlinga. Arriva il maggiore che in un salto si siede sul seggio-paracadute vicino a me, si allaccia la cintura del paracadute, poi quella del sedile eiettabile. Il caporale fa dare anche a lui i due strappi di controllo alle cinghie e ci aiuta a chiudere il tetto trasparente della cabina. Il motore si fa sentire sano e vivo e il giro dell'elica rende diafano l'acciaio delle pale. Una dolce brezza e il motore a massimo regime ci fanno superare senza difficoltà l'altezza degli alberghi di Bönigen sulla riva del lago di Brienz, alla fine del quale quota 2500 ci permette di sfiorare i bersagli dei nostri caccia-bombardieri sull'Axalp e sorvolare Meiringen e Ballenberg per passare sulla oggi povera Brienz, patria degli orsacchiotti scolpiti in legno, raggiungere Interlaken ed il suo secondo lago, quello della oggi ricca, ma anche povera Thun, per la sua meravigliosa squadra di calcio e l'uragano svizzero 2005, 60 anni dopo... Al sorvolo di Thun il maggiore toglie i piedi dai pedali di direzione e, tenendo con due dita la leva di comando, mi fa segno di prendere la mia leva e i pedali del doppio comando. Mi accorgo che voliamo paralleli alle cime sopra l'Aare. Intanto il maggiore riceve nella sua cuffia un'informazione, anzi un ordine, perché la sua risposta è chiara: «Va bene! Atterraggio a Belpmoos». Un attimo di silenzio, poi: «Caro Grigione, dobbiamo lasciarci a Belp. Magadino sarà per lei la prossima volta». Il consigliere federale Kobelt ci aspettava accanto alla pista per sostituirmi sul mio seggio ancora caldo. La stizza dello sfortunato aviere tosco-bregagliotto raggiunse nel suo pensiero la bollitura e gli fece borbottare in bregagliotto e in toscano l'anarchica blasfemia: «Avessi mangiato ieri sera una solenne porzione di ceci e fagioli! Per il Bundesrat...». Entro nella baracca di direzione dell'aereoporto bernese e vedo, seduto dietro la sua scrivania, il capitano Robert che agli appelli della compagnia dello SM cercò più volte ma invano «*l'homme de la barbe*» – e quello ero io. Batto i tacchi e mi annuncio: «*Mon capitaine, l'homme de la barbe!*» Lui, in civile, mi guarda e sorride, mi procura un passaggio per la Capitale e un lasciapassare Berna-Interlaken, dicendomi: «Avete avuto fortuna. Nel cielo con voi, ma sopra di voi, quasi nella stratosfera è passato uno stormo di bombardieri americani, e voi siete atterrati in pieno allarme aereo». L'autunno seguente, nel cielo di Dübendorf, una Mustang americana, caccia di lungo corso, abbatte per sbaglio due Messerschmitt 109 della Settima Squadriglia che stanno aiutando nell'atterraggio un bombardiere americano in difficoltà. Ucciso fu il primo tenente Paul Treu, il nostro più giovane pilota, e ferito il suo compagno Robert Heiniger che riuscì però ad atterrare con la sua Me 109 E crivellata come un colabrodo.

Cinquant'anni dopo, il 5 settembre 1994 tutti i reduci "settimini" si ritrovarono non come ogni anno a Interlaken-Bönigen alla foce della terribile Lütscine nel lago di Brienz, ma in un boschetto dietro la stazione di Zurigo-Affoltern, davanti al masso-stele con l'iscrizione «A Paul Treu caduto in servizio attivo di neutralità». Alla breve ma commovente cerimonia parteciparono la vedova e il figlio – naturalmente quasi cinquantenne, perché nato tre mesi dopo la morte del padre –; pure presente, come sempre, il fedelissimo compagno di sventura Röbi Heiniger. In onore dei quali, due mie poesie di quei tempi:

Stacco un foglio ancora...

Stacco un foglio ancora
al calendario
e vi scrivo sopra chinato
dammi, Signore
un attimo che resti
e lo ripongo segreto
in un forziere

31.10.1943

Un'ombra nel sole...

Un'ombra nel sole...
un vagito
un attimo bello
un rimpianto
e poi si fa notte...
un'ombra nel sole.

6.11.1943