

Ernesto Tross

Prua a Est



*A Luciana,
compagna di tante entusiasmanti avventure*

© 2003 Nutrimenti srl

Prima edizione in "Transiti" aprile 2003
Prima edizione in "Transiti blu" ottobre 2006
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio,44 - 00184 Roma

Art director: Ada Carpi
Foto e illustrazioni: Ernesto Tross
Foto pagina 28: Carlo Marincovich
ISBN 10 88-88389-08-3
ISBN 13 978-88-88389-08-0

Indice

Introduzione	pag. 9
Formazione di un viaggiatore (e autocostruttore)	pag. 13
La scoperta della vela, <i>Malibu</i> e <i>Outlaw</i>	pag. 29
Il cielo e il deserto	pag. 39
Ritorno alla vela, il <i>Sira</i>	pag. 51
Il <i>Sira 2</i> e l'alluminio	pag. 59
Prua a Est, l'India	pag. 69
La Malaysia e altri viaggi in Asia	pag. 83
I tre capodanni, la fine del sogno	pag. 99
Navigazioni in Malaysia e Thailandia	pag. 113
Il <i>Kupu-Kupu</i>	pag. 125
Indonesia e Cambogia, l'addio all'Oriente	pag. 129
<i>The Grey Bear</i> , o la barca ideale	pag. 141
Ritorno in Mediterraneo	pag. 159
Epilogo	pag. 164
Le barche di Ernesto Tross	pag. 166

Introduzione

“Ogni volta che esco dal Tevere giro a sinistra”. Ernesto Tross non è un velista qualsiasi. Ad esempio non lo attirano affatto il Pacifico e i mari del sud. Esclusi alcuni paesi dell’America Latina, ama ripetere con un pizzico di provocazione, ad Ovest non c’è niente di interessante: solo atolli, sabbia e palme. È in Oriente, ripete, che si incontrano le culture e le civiltà più affascinanti da conoscere.

Per questo ha sempre diretto a Est la prua delle otto barche che ha costruito con le sue mani e in gran parte anche progettato. Ha trascorso diciotto anni, più nell’Oceano Indiano, fra l’India, la Malaysia, la Thailandia e l’Australia, che non a Roma, dove vive e lavora realizzando vetrate artistiche per le chiese. Ha navigato per decine di migliaia di miglia. Eppure, inquadrare Ernesto Tross nei lineamenti del navigatore, sperimentatore e geniale autocostruttore, quale senz’altro è, sarebbe quasi fargli torto. Lo testimoniano i tanti viaggi affrontati con ogni mezzo: in motocicletta fin sull’Himalaya, in dune-buggy (costruito da sé) nel deserto, in alianti.

La storia della sua vita è un unico inno al viaggio inteso nel più classico dei modi. Viaggio come scoperta, come occasione di conoscenza e di incontro con genti e culture diverse e lontane. In questo senso, Tross sembra ripercorrere le orme dei grandi viaggiatori ed esploratori del Settecento e Ottocento. Riscoprendo, nei nostri tempi di emozioni prefabbricate e controllate, innanzitutto la possibilità di arrivare lontano anche partendo da risorse limitate e facendo affidamento soltanto sulle proprie forze. Senza doversi per

forza omologare alle imperanti logiche turistico-commerciali.

Tutto questo ne ha fatto un incredibile sperimentatore nella nautica. Il mare e le barche sono infatti una passione precoce e prepotente che ha segnato tutta la vita di Tross, anche nelle avventure più drammatiche. Una passione che non si è mai accontentata di ripercorrere passivamente le orme degli altri. La storia delle sue navigazioni è un lungo elenco di invenzioni personali, una sperimentazione continua (ancora adesso, a 70 anni) sia nella progettazione delle imbarcazioni che nella condotta di navigazione. Con le sue soluzioni, a volte stupefacenti, ha dimostrato come, senza vincoli di marketing, le scelte obbligate nella costruzione di una barca siano davvero poche.

Ha messo in discussione convinzioni standardizzate e stereotipi costruttivi e, più in generale, l'allineamento al pensiero unico di questa o quell'altra moda che finisce per subire anche chi va per mare. Anche chi, cioè, si muove in quello che dovrebbe rappresentare l'ultimo grande spazio di libertà. Tross non è neanche un velista da laboratorio. Si è nutrito di esperienze maturate sempre in prima persona, costruendo barche, navigandoci e viaggiando. Ha sfasciato e riparato, fatto naufragi e vissuto mille situazioni critiche. Da ogni avventura è stato capace di imparare qualcosa da riversare nel progetto successivo. Artista, navigatore, viaggiatore, autocostruttore. Ognuna di queste diverse identità di Tross si è nutrita ed è stata funzionale alle altre. Lungo la sua vita, i suoi viaggi, le sue barche, ha accumulato un enorme patrimonio di conoscenze ed esperienze. Tanto da essere oggi uno dei navigatori che, insieme a Giorgio Casti, direttore di *Bolina*, stanno coltivando il progetto, forse utopico, ma sicuramente affascinante, di disegnare la 'barca ideale', l'oggetto dei desideri di ogni velista.

Nei nostri tempi complicati, e a volte inutilmente tecnologici, Tross è però anche un testimone della semplicità. Ci ricorda come si possa andare molto lontano anche con un'imbarcazione costruita con le proprie mani, nel garage di casa, con materiali comuni e pochi soldi di spesa.

Prua a Est nasce dalle chiacchierate fra il sottoscritto ed Ernesto Tross nei canali interni della foce del Tevere. Lì dove, fra vecchie carcasse abbandonate sulle sponde, cantieri che lavorano materiali supertecnologici e bilancioni da pesca in disuso, si annida ancora una comunità di navigatori che porta nel cuore e negli

occhi i grandi orizzonti dell'oceano. L'incredibile vita di Tross ci è sembrata una storia preziosa da non disperdere, un intreccio difficilmente districabile di passione per l'arte, la vela, il viaggio, da proporre così come si è venuta fin qui dipanando perché ognuno, velista o semplice viaggiatore, ne possa trarre insegnamenti, consigli o suggestioni.

Andrea Palombi

Formazione di un viaggiatore (e autocostruttore)



L'inizio della mia vita non fu un granché. A quattro anni misi i piedi in un freddissimo laghetto vicino ad Auerbach, il paese tedesco dove ero nato. Il risultato fu un'otite e meningite bilaterale. Dopo un'inutile permanenza in ospedale, sulla mia esistenza terrena fu fatta una croce: ero stato dato per spacciato. La sentenza di un consulto di luminari non lasciava speranze. Un coraggioso chirurgo di Hanau, una piccola città vicino Francoforte, tentò però un estremo rimedio: tagliò i miei due mastoidi con lo scalpello, creando un drenaggio. Ebbe fortuna (e io più di lui) e a Natale ero di nuovo a casa.

Degli anni successivi ricordo le grandi nevicate invernali, i Natali in cui ci si recava in chiesa facendo chilometri a piedi sulla neve e rischiarando il cammino con la luce di una lampada a petrolio. Ricordo anche la stufa a carbone della nostra unica stanza riscaldata. Meglio, ricordo l'incandescenza rossa che restava una volta spenta la luce, nel buio della stanza. In compenso, la mia camera da letto aveva sempre la finestra aperta, anche quando fuori nevicava. Del resto mia madre mi raccontava come i suoi fratelli facessero il bagno nel fiume spaccando il ghiaccio con una scure. Avrei poi imparato che nella vita ci si abitua a tutto.

Così ho ancora vivo il ricordo del primo giorno di scuola con lo zainetto in pelle (dopo la guerra mia madre mi ci fece fare un paio di scarpe). Dal secondo giorno in poi a scuola ci andai da solo percorrendo i soliti chilometri a piedi per poi prendere il tram. E venne il giorno della partenza per l'Italia. Avevo appena compiuto sette anni. Mia madre, donna autonoma e mai sposata, era

stata a Roma nell'Anno Santo 1925. Ne era rimasta talmente affascinata da decidere di andarci a vivere. L'idea era di aprire una pensione. Il progetto prese forma solo nel 1939, ma prima della partenza ebbe inizio la seconda guerra mondiale. E il conflitto ridimensionò il sogno di mia madre che dovette limitarsi ad affittare delle stanze.

Di quel mio primo viaggio ricordo solo il freddo grigio e la neve nella tappa di Monaco, il treno che in Italia si riempì di sciatori e poi, visivamente, i paesaggi della Toscana con i casolari e i cipressi. Fu anche il primo contatto con i dolci suoni della lingua italiana, destinata poi a diventare la mia seconda lingua.

Mia madre aveva preso alloggio in una modesta pensioncina in via Mario de' Fiori. Eravamo nel cuore di Roma. A distanza di tanti anni ho ancora dei ricordi e delle sensazioni, visive e olfattive, molto vive. Fui colpito dalla calda e avvolgente atmosfera delle case colorate con toni tra l'ocra e l'arancione, dalle palme, dalla fontana e dalla scalinata di piazza di Spagna con la sovrastante chiesa della Trinità dei Monti, dove andavo spesso con mia madre ad ammirare il tramonto. E fui colpito dalla rumorosa e vociferante folla che riempiva le strade, dalle carrozzelle con i cavalli e dai venditori di caldarroste. Ancora oggi, quando sento il profumo delle castagne arrostiti, la mente ritorna alle prime esperienze di quel tempo. Una volta mia madre, con molto entusiasmo, comprò dal fornaio di via del Babuino un bel dolce con lo zucchero. Al primo morso si rivelò essere la pizza col sale grosso. Ci saremmo dovuti abituare. Da Olivieri al Corso mia madre mi aveva comprato carta e colori a olio. I miei primi colori. Anche di questi, e della trementina, mi è rimasto impresso il gradevole odore; come quello dell'inchiostro con il quale scrivevo i compiti (col pennino). Qualche volta mia madre mi portava sul Monte Parioli dove feci le mie prime esperienze di pittura a olio. Ma vi raccoglievo anche conchiglie fossili di cui la zona è ricca. Ricordo che poi, da solo, la sera salivo alla passeggiata del Pincio con le mie conchiglie in un coperchio di scatola da scarpe. Tentavo così di realizzare i miei primi guadagni. E ricordo bene la sera in cui una signora straniera mi comprò delle conchiglie per due lire: era il costo di un piatto di spaghetti e il mio primo guadagno.

Andammo poi a vivere in un grande appartamento ai Parioli, del quale mia madre affittava alcune stanze. Io mi inserii presto

nella vita giovanile del quartiere, con la piccola difficoltà iniziale di non conoscere la lingua. Ma già dopo due anni parlavo l'italiano come il tedesco. Frequentavo la scuola tedesca e trascorrevi le vacanze estive in Germania presso varie famiglie, trovate tramite un'organizzazione dello stato. In uno di questi soggiorni, sulle colline della Baviera, di notte assistemmo ai bombardamenti di Augusta, che per diverse notti continuò a bruciare. Parecchie bombe di grosso calibro furono gettate, a più riprese, sul ponte ferroviario sul Danubio, vicino alla nostra casa. Resero il paesaggio circostante simile alla luna, ma il ponte non fu mai colpito. Quando nel 1943 gli alleati invasero la Sicilia, noi ragazzi delle scuole tedesche fummo tutti raccolti in due grandi monasteri sulle Alpi, dove la scuola continuò: a Bressanone le classi inferiori e a Merano quelle superiori. Per noi bambini fu un periodo molto felice. Trascorsi un anno a Bressanone, dove accadde un episodio grave che solo per un caso non ebbe conseguenze drammatiche. Mentre la nostra scolaresca era in gita in montagna, uno dei ragazzi scivolò sul ghiaccio. Fece un volo di circa quaranta metri e precipitò in un ruscello sfondando la lastra di ghiaccio. La discesa per raggiungerlo era ripidissima e in buona parte coperta di ghiaccio. Mi lanciai per primo e rotolando, e scivolando, raggiunsi velocemente l'amico. Era gravemente ferito e svenuto, ed era completamente sommerso dall'acqua. Non avevo però la forza sufficiente per tirarlo fuori. L'unica cosa che potei fare fu di tenergli la testa fuori dall'acqua in attesa dei soccorsi. E questo gli salvò la vita.

Il resto del tempo, fino alla fine della guerra, lo passai nel collegio di Merano.

Appena fu possibile tornammo a Roma. Andammo ad alloggiare in una stanza ammobiliata in via Basento, ma spesso tornavo ai Parioli per stare con i miei vecchi amici. Era la mia banda. Durante la guerra, poveri come eravamo, ci divertivamo con giochetti innocenti. Viaggiavamo spesso aggrappati alla parte posteriore dei tram e facevamo così delle trasferte in città. Ma la nostra zona era tra piazza Pitagora e Villa Glori. Ricordo come aggrappati al tram 2, che scendeva per via Denza, legavamo la corda che pendeva dall'archetto alle pompe dei freni. Giunto davanti a Villa Glori, dove la linea aerea era più alta, il tram era obbligato a fermarsi per mancanza di corrente. Naturalmente noi eravamo già scesi in corsa e ci godevamo divertiti lo spettacolo, al riparo dalle

ire del tramviere. Sui binari facevamo anche schiacciare dal tram i tappi metallici delle bottiglie, oggetti di gelose collezioni. Ma dopo la guerra ebbe inizio l'era dei carrettini. Grande evoluzione tecnologica. Erano delle semplici tavole in legno con due vecchi cuscinetti a sfera montati sull'asse posteriore. Un cuscinetto centrale era sistemato sotto una traversa mobile nella parte frontale che fungeva da volante. Si prendeva la rincorsa e si viaggiava per un buon tratto con l'energia cinetica accumulata. La banda ne costruì anche uno molto grande sul quale, in sei, percorrevamo ad alta velocità la discesa che porta da piazza Pitagora fino a piazza Euclide. Naturalmente strillando con quanta voce avevamo in gola: "Pistaaaaaa!", perché non avevamo freni. Ed è chiaro che automobili quasi non ve n'erano.

Allora io frequentavo la scuola serale di Arti Ornamentali in via S. Giacomo, tra via del Babuino e il Corso. Regolarmente mi recavo a scuola col mio carrettino, percorrendo la discesa del Muro Torto. Giunto poi a scuola parcheggiavo il mio carrettino dietro al portone. A lezione finita, lo riprendevo percorrendo il Corso fino a piazzale Flaminio. Qui 'prendevo' il tram, sempre attaccato dietro, con tutto il carrettino fino a Porta Pinciana. Terminata la salita, ripartivo col carrettino sul percorso in pianura fino a via Basento. Bei tempi andati!

Mi dedicavo con entusiasmo al disegno e per alcuni anni alla scuola serale fui il migliore della classe, tanto che i miei disegni vennero pubblicati nella rivista di fine anno della scuola. E intanto mi preparavo privatamente per gli esami di terza media, necessari per l'ammissione al Liceo Artistico. Provenendo dalla scuola tedesca, la cosa non fu così semplice. Letteratura italiana e latino mi erano completamente estranei. Ma fu una brillante scrittrice, Jole Tognelli, allora segretaria al Teatro dell'Opera, a prepararmi agli esami. Era amica di mia madre e la sua amicizia ci valse una montagna di biglietti per il Teatro dell'Opera, di cui divenimmo assidui frequentatori. Gli esami andarono bene, con i complimenti della commissione, e fui ammesso a frequentare il Liceo Artistico di Roma.

A quindici anni passai due mesi da solo a Capri per dipingere. Dormivo in una stanzetta del Caffè Centrale e spesso volte a pranzo ero costretto a dare la scalata a un albero di carrube, sulla via verso la Marina Piccola, perché di soldi ne avevo davvero pochi. Tutti i giorni dipingevo paesaggi e scorci del paese. E con mia sor-

presa anni dopo ritrovai alcune di quelle tele in vendita in via Margutta. Erano quelle con cui avevo pagato le ripetizioni che mi erano state necessarie dopo essere stato bocciato in matematica alla fine dell'anno. Nel frattempo ero diventato anche proprietario di un cagnolino. Fu un anno difficile perché mia madre rimase disoccupata e non avevamo altre risorse. Dovetti rimboccarmi le maniche. Possedevo allora una vecchia bicicletta nera. Aveva i copertoni a bozzi a causa dei masciò inseriti dentro a tappare i fori. Correndo si aveva un po' la sensazione di essere sulle traverse della ferrovia. Con questa, quando la scuola me lo permetteva, mi recavo in giro, preferibilmente a S. Pietro, per realizzare disegni e piccoli quadri. I miei soggetti prediletti erano i vecchietti che prendevano il sole sotto il colonnato del Bernini, o le carrozzelle con i cavalli. A quei tempi i vetturini mi conoscevano bene. Poi la sera, con il materiale in una cartella, mi recavo al centro per cercare di vendere i miei prodotti in alcuni ristoranti. I proprietari che più mi compresero e mi incoraggiarono nell'impresa furono quelli del Re degli Amici e della Birreria Viennese in via della Croce. E il sistema in qualche modo funzionò. Riuscii a coprire il fabbisogno domestico, cane compreso. Il più delle volte i miei acquirenti erano stranieri, ma diversi erano pure italiani. Una sera vendetti anche un buon piccolo quadro a olio, raffigurante ponte Vittorio, al principe Massimo. Qualche volta, quando il guardamacchine era assente, prendevo il suo posto, così riuscivo ad arrotondare di un altro po' le mie entrate. Alla Birreria Viennese avevano preso la gentile abitudine di regalarmi ogni sera un barattolo con degli avanzi destinati al mio cagnolino. Ma sulla via del ritorno il contenuto di quel barattolo durava fino al lungotevere. Qui mi fermavo per consumare il lauto pasto. Almeno rientravo a casa con la pancia piena. Poi mia madre venne assunta all'ambasciata tedesca e i tempi neri ebbero fine. Smisi perciò di fare questo lavoro improvvisato per tornare alla mia normale vita di studente. Ma, soprattutto, nelle estati successive intrapresi i miei primi viaggi in autostop.

Primi viaggi

Ero alle prime armi. Ricordo che una volta, seduto su un lato della strada vicino a Sulmona, piangevo come un bambino perché non ce la facevo più a portare il pesante zaino, pieno soprattutto

di libri. Imparai poi a viaggiare con un bagaglio sulle spalle che non superasse mai i dodici chili. Le mete scontate dei miei interessi artistici erano allora Firenze e Venezia. Ricordo ancora lo spavento di una sera, a Venezia, quando mi calai in una gondola per passarci la notte e di fronte a me si sollevò uno spettro avvolto nelle coperte. Ma era solo un altro giovane che come me aveva scelto la gondola come albergo di fortuna. Non saprei dire chi dei due fosse più spaventato.

Nel 1951, alla fine del quarto anno di liceo, intrapresi il primo viaggio all'estero. Lavorando presso l'ambasciata tedesca fui mia madre stessa a rilasciarmi il primo passaporto. Aveva il numero 2000-51. In occasione di una visita di mio zio che viveva in America, mia madre gli chiese di convincermi a limitare i miei viaggi: era infatti un po' preoccupata. Il consiglio di mio zio fu però solo quello di viaggiare fino a quando avrebbero resistito i calzoni. E io portavo allora i calzoncini di pelle, che si potevano considerare eterni. Lui stesso del resto era stato un grande viaggiatore e mi insegnò che per viaggiare erano indispensabili solo due cose: il portafoglio e lo spazzolino da denti. Ridussi così ancora il bagaglio, ma non fui in grado di rimpinguare il portafoglio. Per il primo viaggio mia madre mi dette solo 600 lire. Era tutto quello che aveva. Me le feci bastare fino a Francoforte dove, nel tiro a segno vicino alla mia vecchia casa, mi misi a scavare il piombo dei proiettili col quale realizzai altre 600 lire, 4 marchi di allora. Furono sufficienti per raggiungere la Svezia. Qui trovai lavoro nel Grand Hotel di Saltjoebaden, vicino a Stoccolma. Facevo il lavapiatti e la notte dormivo nella prua di una barchetta rovesciata. Uniche suppellettili: una candela e una sveglia. Lavoravo dalle otto di mattina fino a mezzanotte e doveva scapparci anche il tempo da passare con un'amica, facendo i bagni notturni.

Dopo aver lavorato per un mese, avevo guadagnato i soldi occorrenti per gli altri tre mesi di vacanza. Quale prima meta scelsi la Lapponia. Ero incuriosito e attratto da questo popolo dell'estremo Nord e decisi di passare un periodo di tempo con loro per osservarne da vicino abitudini di vita e cultura. Coi soldi guadagnati mi concessi il viaggio in treno. Scesi a una fermata senza stazione nel selvaggio paesaggio montano vicino allo stupendo lago Torne Traesk. Solo betulle e un totale silenzio. Davanti a me diversi chilometri per raggiungere il più vicino vil-

laggero lappone. Per la notte trovai rifugio in una capanna abbandonata. Il giorno dopo scalai una modesta montagna coperta di neve e ghiaccio. Era sconvolgente la veduta della distesa di cime innevate al confine con la Norvegia. Una volta disceso, mi trovai di fronte a un ruscello. Per raggiungere il villaggio non avevo scelta: dovevo attraversarlo. Così mi spogliai dalla cintola in giù, legai scarpe e calzoni allo zaino, e iniziai l'attraversamento del corso d'acqua. All'inizio l'acqua era bassa, ma gelata. Le pietre erano tonde e coperte di muschio, lisce come l'olio, e grande fu lo sforzo per non cadere in acqua. Avanzavo lentamente e per il freddo non sentivo più i piedi. Dopo poco avevo l'acqua alla vita. Poi mi giunse al collo, e mancavano ancora molti metri alla sponda opposta. Ormai era chiaro: non restava che nuotare. Mi misi così a nuotare a grandi bracciate, ma dopo pochi metri lo zaino, imbevuto d'acqua, mi tirò giù e doveti continuare a muovermi sott'acqua. Fu un grande sollievo quando riuscii a aggrapparmi a uno scoglio sull'altra riva. La traversata era finita! Ma non la giornata. Cominciai a rivestirmi dopo aver strizzato ogni capo dei miei indumenti. E intanto era iniziato a piovere. Una volta vestito, mi rimisi lo zaino e mi coprii con l'ormai inutile impermeabile. Iniziò così la lunga marcia. Giunse la sera, ma del villaggio non c'era traccia! Non potendomi concedere il lusso di una polmonite, posai lo zaino in cima a una collina e mi misi a girargli in tondo fino all'alba. Fu lunga e dura, ma rimasi caldo.

Solo nel pomeriggio del giorno seguente raggiunsi la capanna di una famiglia lappone. Fui spogliato e messo nudo accanto a un gran fuoco, vicino al quale furono asciugati anche i miei panni. Alla sera la donna cucinò una parca cena sul fuoco dopo la quale mi sentii di nuovo in gran forma. La mattina seguente continuai il mio viaggio raggiungendo prima di sera il primo villaggio. Passai alcune settimane con i Lapponi e, dopo una visita clandestina a Narvik in Norvegia, mi decisi per il ritorno.

Nella Svezia centrale passai una brutta notte. Al buio, in un bosco, avevo trovato una radura che mi era sembrata adatta per la tenda. Ma mi ero appena addormentato che fui svegliato da un boato spaventoso. Era un treno che passava a poche decine di metri. Nel buio non avevo scorto i binari. Ma non era finita lì. Iniziò a piovere. A un certo punto cominciai a sentire dell'acqua sotto

l'anca, e mi spostai. Poi sentii l'acqua sotto una spalla. A forza di spostamenti finii la notte seduto sullo zaino. La tenda era completamente allagata, l'avevo montata in una conca. Un'altra lezione da tenere a mente: in futuro sarei stato più prudente.

Più tardi passai alcune settimane a Parigi, con i musei come obiettivo principale. Qui, per raggranellare qualche soldo, raccolgevo la carta straccia per conto di un'organizzazione che mi metteva a disposizione una sorta di carretto a triciclo. Purtroppo era senza freni, cosa che sulle discese del Quartiere Latino mi espose a varie situazioni di pericolo. Anche se forse il pericolo maggiore lo corsero i passanti.

Anche l'anno dopo, nel 1952, tornai al Saltjoebaden. Ma quell'anno venni innalzato di rango. Poiché parlavo oltre all'italiano e al tedesco, anche l'inglese, il francese e un po' di svedese, fui assunto come cameriere in sala. E anche il guadagno ne risentì positivamente. Dopo aver passato alcune settimane presso una mia amica in Finlandia, mi diressi nuovamente a sud. Avevo in mente di visitare la Grecia. Per me era un traguardo importante, considerato che i miei studi di allora vertevano proprio sulla storia dell'arte greca.

La Grecia

Fu sulla *Miaolis*, già allora una vecchia carretta del mare, che feci la conoscenza di feta e retsina, nonché dei greci e del loro meraviglioso senso di ospitalità. Mi fermai parecchio tempo ad Atene, dedicandomi a monumenti e musei. Da un giovane viaggiatore tedesco comprai una bicicletta d'occasione. In un giorno feci il percorso Atene-Capo Sunion e ritorno: un faticoso sali e scendi di 130 chilometri. Il giorno dopo facevo fatica a stare in piedi e rivendetti la bicicletta.

Prima del Peloponneso volli visitare l'isola di Egina col suo famoso tempio di Aphaia del VI secolo a.C., forse il monumento più importante per la scultura di quel periodo. Salendo a piedi dal porto al tempio (una bella camminata), a metà strada trovai un grande fico isolato. Ai suoi piedi c'era un tappeto di buonissimi fichi secchi pronti all'uso. Portavo allora un paio di calzoncini da paracadutista con enormi tasche. Le riempii con qualche chilo di quella manna. Vivevo allora di pane, olio d'oliva e minestre secche

Knorr, che sbriciolavo sul pane. L'aggiunta dei fichi mi parve dunque un prezioso apporto di calorie alla mia dieta. Raggiunsi poi Olympia, sempre in autostop. Ma qui i fichi, congiuntamente all'olio d'oliva, cominciarono a sviluppare una reazione non prevista e tutt'altro che piacevole. Fui così costretto a fare la conoscenza più di alberi che di colonne! Ma, nonostante tutto, rimasi affascinato dal luogo e dal suo splendido museo. Mi avviai quindi ad attraversare il Peloponneso, sempre in autostop, per raggiungere Micene. Ma era tutt'altro che semplice. Le strade erano bianche e piene di buche e le automobili rarissime. Dopo qualche camion, con cui riuscii ad arrivare fin sotto a una montagna, l'ultimo passaggio lo ebbi su un mulo. A sera raggiunsi, sempre sul mulo, un piccolo paese. Un giovane della mia età mi invitò nella sua casa che denotava l'estrema povertà della famiglia. Cenammo tutti insieme. La cena consistette in una tazza di latte e delle noci. Per la notte fui costretto ad accettare il letto dei genitori. Ancora oggi mi commuovo al ricordo di quella gente così semplice e povera, ma dalla enorme generosità.

Il giorno dopo desistetti dall'idea di attraversare la montagna. Avrei dovuto farlo a piedi, ma dopo l'esperienza della bicicletta lasciai perdere. Invertii così la rotta e passai per il golfo di Corinto. Quando finalmente arrivai a Micene ero assolutamente solo. E anche qui ricordo l'impressione immensa che mi fecero la porta dei leoni, il tolos di Agamennone e tutta la città con le tombe reali. Scattai foto bellissime di una Micene campestre che non esiste più. Ci sono tornato alcuni anni fa e quasi non la riconoscevo: recinzioni, biglietteria, piazzale asfaltato, pullman uno accanto all'altro. Non voglio mai più vederla.

Dopo Micene continuai per Tirinto ed Epidaurò. Piano piano girai tutta la Grecia. Tornando andai a nord e dopo Salonicco feci un giro verso Oriente. Prima di Cavala l'autobus sul quale viaggiavo si ruppe. Dietro di noi fu costretta a fermarsi una grossa vettura americana. La guidava un ingegnere americano diretto in Italia. Approfittai dell'occasione per chiedere un passaggio. Mi accolse con piacere e facemmo insieme un viaggio di 14 giorni attraverso la Jugoslavia e l'Austria fino in Italia. La sera lui andava in albergo, io restavo a dormire nell'auto. Mi raccomandava solo di non leggere troppo per non scaricare le batterie. Ci salutammo a Bologna.

Nell'inverno di quell'anno acquistai la mia prima motocicletta. Era una Mondial 125 cc, con aste e bilancieri, con la quale feci diversi giri con mia madre, che era un tipo piuttosto sportivo. E il più delle volte portavamo con noi anche il nostro cagnolino, seduto sul serbatoio. Nei primi anni tornammo in Germania e Francia, ma gli anni successivi furono dedicati a viaggi in Spagna e Marocco. Fu poi la volta della Sicilia e della Grecia e, nel 1956, dell'Egitto. Ma questo sconvolgente paese l'avevo già conosciuto l'anno precedente.

L'Egitto

Ero da poco fidanzato con Mariolina (ci saremmo sposati quattro anni più tardi) quando lei ricevette dall'ambasciatore egiziano l'invito a visitare l'Egitto con un gruppo di studenti italiani dell'Accademia di Belle Arti di Roma. Io non ne facevo parte, in quanto straniero, ma con un mio amico di Berlino, Horst, ci accordammo al gruppo. Io mi imbarcai con gli altri a Brindisi, Horst ci raggiunse più tardi ad Alessandria. In Egitto venimmo accolti con benevolenza e fummo integrati nel gruppo degli invitati ufficiali.

Al Cairo dormivamo in un albergo della gioventù sistemato in una chiatta sul Nilo. Disgrazia volle che una mattina la chiatta affondò. Fummo svegliati e avemmo il tempo di metterci tutti in salvo senza troppi pericoli. Restammo tutti sulla riva, più o meno in mutande, a vedere la chiatta che andava giù. A un certo punto mi venne in mente che avevo lasciato i miei soldi sotto al cuscino. Non ci pensai due volte e, nuotando sott'acqua in apnea, raggiunsi la mia cabina. Ma i soldi non c'erano più. Quando riemersi vidi il giovane albergatore egiziano al quale stavano fasciando una mano. Quando mi aveva visto sparire sott'acqua, temendo che io potessi annegare, aveva rotto un vetro per raggiungermi. E così si era tagliato a una mano. Più in là, prima che il gruppo rientrasse in Italia, il magnanimo governo egiziano mi rimborsò quanto avevo perduto.

Naturalmente la visita del Cairo fu emozionante. Era la mia prima esperienza fuori dall'Europa e il primo contatto col mondo dell'Islam. Oltre al museo, chiave per il mondo dell'antico Egitto, furono le piramidi a colpirmi in modo particolare. Ricordavo sem-

pre le parole di Napoleone: "Quaranta secoli di storia guardano su di voi". Ci fu anche permesso di arrampicarci in cima alle piramidi, da dove ci godemmo lo sconvolgente scenario del grande deserto. E della piramide di Micerino potemmo esplorare anche l'interno alla luce di una candela.

Dopo avere visitato Sakkara con le piramidi più antiche, fummo trasferiti a Luxor. Qui con Mariolina passai il periodo più bello e romantico. Era agosto e di giorno la temperatura raggiungeva i 50 gradi. Perciò approfittavamo del (relativo) fresco notturno per le nostre passeggiate romantiche tra le rovine dei templi alla luce della luna. Per visitare la Valle dei Re, con le imponenti tombe dei faraoni, ci furono messe a disposizione alcune automobili. Erano delle grandi vetture americane, modelli già allora obsoleti, con un grande cofano e due enormi parafranghi. Oltre all'autista ci accompagnava anche un secondo aiutante, di cui all'inizio non capivamo quale fosse la funzione. Durante il viaggio era infatti steso sul parafrango, con i piedi sul predellino, come se dormisse. Ma presto capimmo la sua utilità: alla partenza fungeva da motorino d'avviamento spingendo la macchina.

Il tempo trascorse in fretta, troppo in fretta, e il gruppo dovette accingersi a rientrare in Italia. Ma non noi. Horst e io avevamo molto tempo a disposizione ed eravamo del tutto liberi. Iniziò così una fase completamente diversa del viaggio. Per le nostre modeste esigenze, anche considerando il clima, eravamo ben equipaggiati. Ognuno di noi aveva un telo di tenda, all'uso militare, nonché la borraccia e il coltello. Vicino a Luxor alloggiammo per un periodo presso uno sceicco nipote di un famoso personaggio, proprietario di una tomba piena di suppellettili regali, che egli vendeva un po' alla volta. A me vendette una collana di pietre, al prezzo simbolico di una sterlina, di cui feci poi regalo a Mariolina. Di giorno lo sceicco ci prestava i suoi dromedari coi quali ci aggiravamo nei dintorni per giorni, visitando tombe e templi. Il turismo era quasi inesistente e noi eravamo praticamente soli. Salutato lo sceicco, di cui eravamo diventati amici, ci avviammo verso sud. Visitammo prima le antiche cave degli obelischi, per poi percorrere la valle del Nilo, buona parte a piedi. Ci interessarono molto le piccole isole granitiche sul fiume con le innumerevoli iscrizioni in geroglifico. Alla fine giungemmo ad Assuan dove era in costruzione l'enorme diga. Fummo ospitati dagli svedesi di una

compagnia di costruzioni e vivemmo con loro alcuni giorni.

Tornammo poi ad Alessandria utilizzando gli affascinanti treni egiziani. Un mondo colorato in movimento. Contadini con le loro donne e i bambini, con cesti pieni di ortaggi e frutta nonché altri bagagli vari e, soprattutto, tante galline. La notte, pur di dormire, ci stendevamo sul pavimento ricoperto da uno spesso strato di canna da zucchero masticata. Almeno dormivamo sul morbido. Ma fu tutto entusiasmante, ed eravamo giovani.

Ad Alessandria perdemmo molto tempo in attesa di un passaggio gratuito su una nave. Il comandante del porto si adoperò invano per procurarci un imbarco. Alla fine ci toccò tirare fuori gli ultimi soldi rimasti per pagare il passaggio. E sbarcammo di nuovo in Italia.

Le vetrate

In viaggio scoprii anche la mia vocazione professionale. Accadde mentre attraversavo la Normandia. Lungo una strada, in attesa di un passaggio, visitai un'isolata chiesetta tra i campi. Era tutta decorata in vetrocemento colorato. Mi fece un'enorme impressione e ne fui così affascinato da decidere di dedicarmi alla realizzazione di vetrate artistiche. Tentai invano di entrare nel noto laboratorio di vetrate della ditta Giuliani a Roma. A nulla valsero illustri raccomandazioni. Mi rivolsi allora a Parigi, dove si trovava una delle più prestigiose scuole di vetrata: l'École des Métiers d'Art'. I posti erano molto limitati, ma con il diploma dell'Accademia di Belle Arti e la raccomandazione del console tedesco, nel 1956 fui ammesso a frequentare il corso di vetrata. Facendo l'autostop in alcune parti della Francia ero stato qualche rara volta oggetto di una certa ostilità, a causa della mia cittadinanza. La guerra era finita solo da alcuni anni e le ferite ancora aperte. Ma nella scuola di Parigi fui accolto dagli insegnanti come un figlio. Monsieur Fresil, l'anziano insegnante, fece di tutto per rendermi padrone della tecnica. Così in pochi mesi acquisii l'abilità che normalmente viene raggiunta solo al terzo anno.

Tornato a Roma, decisi di aprire un mio laboratorio, ma trovare un locale adatto per pochi soldi non era cosa facile. Giravo con la moto in periferia alla ricerca del locale chiedendo dappertutto. E, come al solito, fui fortunato. Il custode dell'allora abbandonato Istituto Toniolo (dove oggi si trova l'Università Cattolica),

mi offrì il piccolo deposito della serra. Era un locale senza pavimento né finestre. Ma non c'era da scoraggiarsi. Con la moto trasportai i sacchi di cemento necessari e feci il pavimento. Sfondai poi un muro e realizzai una grande finestra. Una primitiva stufetta a legna rese il locale agibile anche in inverno. Eravamo quasi a posto. Per la corrente ci collegammo al lontano istituto con dei grossi fili di ferro. Mariolina mi era di grande aiuto e con i nostri primi risparmi acquistammo anche il forno per la cottura dei vetri. Restava da trovare il lavoro. Era scontato che l'inizio sarebbe stato difficile. Ma un comune amico, il pittore Avenali, parlò di me a Fabrizio Clerici, architetto e pittore surrealista, che era uno dei quattro vincitori di un concorso per le vetrate per la chiesa di S. Domenico a Siena. Clerici mi chiamò e mi presentò i suoi cartoni per le vetrate. Io accettai il lavoro ed egli, generosamente, si impegnò ad anticiparmi le spese per il vetro. Fu l'atteso inizio e mi rimase un fornito magazzino di vetro.

Seguirono poi molti altri lavori che in genere mi venivano affidati da architetti o ingegneri. Quasi mai direttamente da sacerdoti. Così ho potuto dedicarmi alle vetrate astratte, senza essere obbligato a rispettare temi figurativi. L'attività professionale era impostata. Nel 1959 con Mariolina, mia compagna di accademia, decidemmo di sposarci. Il futuro sembrava promettere bene.

Nel mese di giugno, appena sposati, partimmo per il nostro viaggio di nozze. La destinazione era Siria e Giordania, attraversando Grecia e Turchia. Avevamo solo la mia vecchia moto, la Mondial 125, e ce la facemmo bastare. Non dicemmo nulla del nostro mezzo di trasporto ai genitori di Mariolina e ci imbarcammo per la Grecia. E fu nel nord della Grecia che ci accadde uno strano fatto. Per tutto il giorno avevamo percorso le strade della Tracia schivando buche e tartarughe, diretti verso Adrianopoli, al confine con la Turchia. Verso sera, prima di raggiungere il confine, Mariolina tirò fuori i nostri soldi che volevamo nascondere prima del posto di controllo. E intanto la moto continuava la sua corsa. A un certo momento sentii grandi strilli di Mariolina. Fermi la moto. Le era sfuggito di mano il rotolo di dollari, che in pratica costituiva quasi tutta la nostra cassa. Grandi ricerche lungo la strada, come nel fossato, rimasero senza esito. Quei soldi si erano volatizzati. Mogi mogi tornammo indietro in un paese. Era ormai notte e per maggiore sicurezza fermai la moto proprio nel

centro e bene in vista sotto un lampione. Più tardi la riprendemmo e andammo in campagna a dormire nei sacchi-letto. Soldi per l'albergo nemmeno a parlarne. Eravamo alquanto angosciati e non fu una notte di sonno tranquillo.

La mattina dopo mi svegliai presto, ma era già giorno. Gettando una fugace occhiata alla moto mi parve di notare qualcosa di insolito. E ciò che vidi era in effetti insolito! Sotto una cinghia di una borsa laterale era incastrato il rotolo di dollari. E pensare che avevamo percorso decine di chilometri di strada dissestata e, come se non bastasse, avevamo parcheggiato la moto bene in vista sotto al lampione in un punto gremito di gente. Era andata bene. Poco dopo attraversammo la frontiera turca di nuovo di buon umore.

Dopo una lunga sosta a Costantinopoli esplorammo tutta la zona archeologica compresa tra Troia ed Efeso. Poi dirigemmo a nord verso Hattusas, la capitale dell'impero Hittita. In Anatolia incrociammo spesso una troupe di cecoslovacchi che, scoprimmo poi, avevano scritto vari libri sui loro viaggi in diversi continenti. Giravano estremamente ben attrezzati, su due camion con rimorchio e con motori a benzina raffreddati ad aria, mezzi da trasporto ideali per zone semidesertiche. Dopo esserci incrociati più volte, ci cominciammo a guardare con curiosità e ovviamente alla fine facemmo amicizia. Loro erano stupefatti che noi potessimo percorrere i loro stessi itinerari con un semplice motorino.

Più a Oriente fummo incantati dal misterioso ed esteso bazar di Aleppo e poi dalle suggestive rovine di Palmira. Ma lì la moto non ce la fece proprio nella sabbia. La legammo a un palo del telegrafo, in mezzo al deserto, e riprendemmo a girare per qualche settimana in autostop. Poi, dopo aver recuperato la Mondial, scendemmo a Damasco e Gerusalemme e da lì ci imbarcammo per l'Italia. Era stato un ricco viaggio di nozze.

Una volta rientrati ci attendeva un nuovo compito. Dovevamo costruirci una casa. Il lavoro con le vetrate andava bene e in poco tempo avevamo accumulato alcuni risparmi. Con l'aiuto di mio suocero, l'ammiraglio Giuseppe Marini, comprammo un terreno sulla via Cassia. Preparato il progetto iniziammo a costruire la nostra casa e quando nell'aprile del 1961 nacque nostro figlio Walter, traslocammo nella nuova sede. Negli anni successivi nacquero poi le nostre due figlie, Silvia e Ingrid. Più tardi acquistai

un piccolo locale a Trastevere che fu adibito a studio. E fu proprio nel 1961 che feci la prima esperienza su una barca a vela.