

RAID REMIERO

BASILEA - ROTTERDAM



GIUGNO 1953

prefazione

Sono trascorsi molti anni: troppi, forse. Il destino ha voluto che mi venisse tra le mani una copia del diario di bordo di un raid remiero svoltosi nel giugno 1953 tra Basilea e Rotterdam. Improvvisamente un mare di ricordi affiorò alla mia mente. Rivedevo i locali del circolo ricreativo della Montecatini; sul muro del corridoio di accesso ai locali una grande pianta evidenziava il tracciato del Reno; appena liberi dal servizio, si correva a vedere la situazione: bandierine segnalavano il percorso effettuato, copie di telex davano informazioni sullo stato fisico dei partecipanti: i nostri 12 eroi.

Molta invidia correva tra di noi: avremmo voluto essere al loro posto! E la fantasia galoppava a briglia sciolta.

Equipaggio Lancia n° 1

Capo barca:	Franco PISONI
1° voga	Franco PISONI Angelo AZZIMONTI
2° voga	Angelo MONTI Gianni VOLPI
3° voga	Ugo LUSARDI Augusto BARIOLI

Equipaggio Lancia n° 2

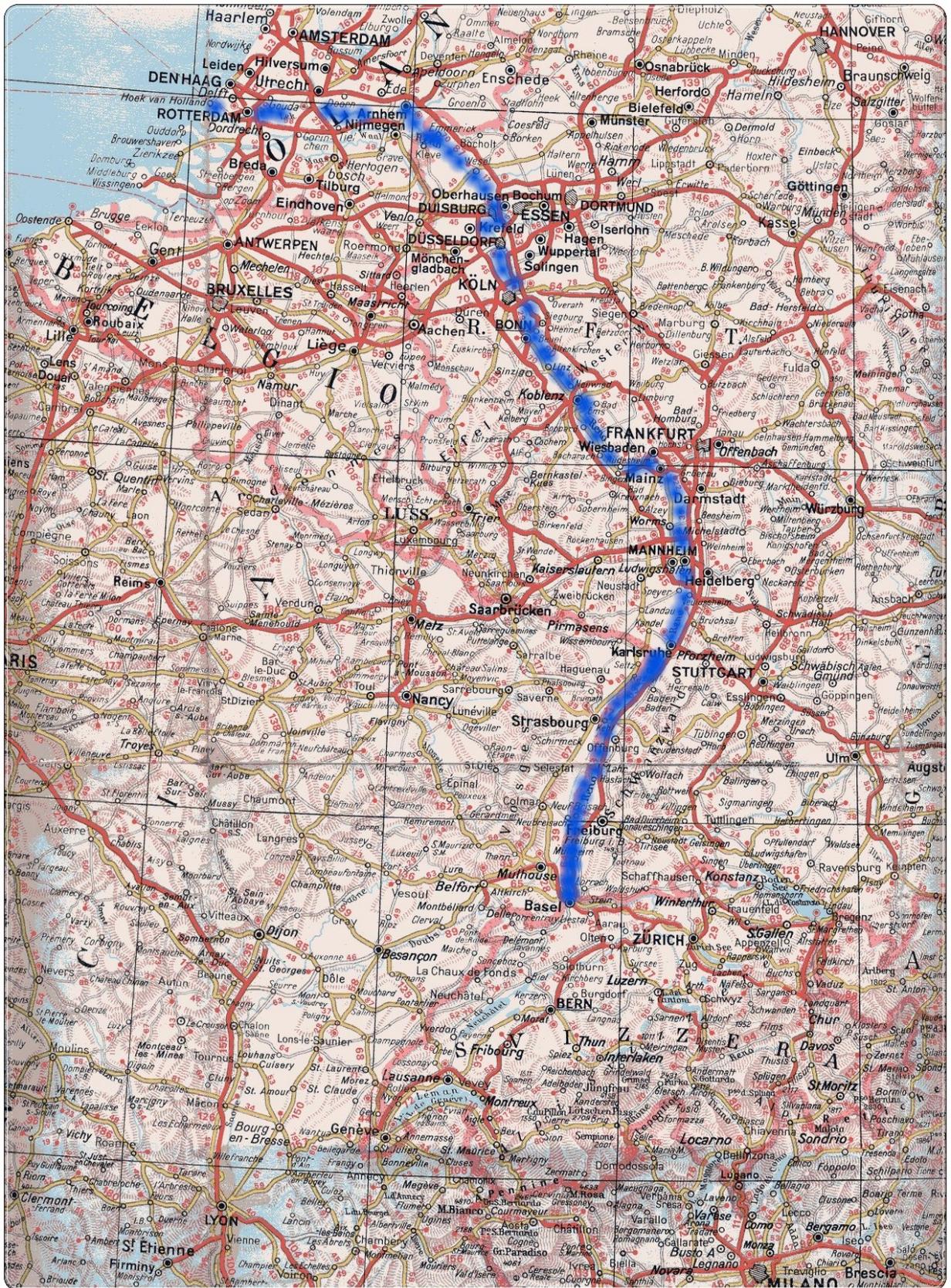
Capo barca:	Giovanni GIUZZI
1° voga	Giovanni GIUZZI Giuseppe MORTARINO
2° voga	Aldo CALDERA Luigi PAGANI
3° voga	Giuseppe SETTI Guido NEGRETTI

Un ringraziamento particolare a Franco Pisoni e a Gianni Volpi grazie ai quali si è potuto condurre in porto – per la seconda volta – le due lance e all'amico Alberto Locatelli che ha ricostruito i due giornali di bordo.

Norberto Scalamandrè
segretario GES

SOMMARIO

Il percorso - carta geografica orso	pag. 3
Quattro palate ben fatte	pag. 4
Giornale di bordo della lancia n. 1	pag. 5
Giornale di bordo della lancia n. 2	pag. 18
Impressioni e commenti	pag. 29
Omaggio in dialetto veneto ai nostri vogatori	pag. 39



QUATTRO PALATE BEN FATTE

Questa rievocazione, a quasi trent'anni di distanza, avviene sulla base di un "giornale di bordo" empiricamente compilato a cura di un vogatore della lancia n° 1, e del quale si presenta la fotocopia (del giornale, non del vogatore: non è fotogenico, l'autore).

L'incunabolo originario, conservato con tecnica da biblioteca certosina, tratto da una sorta di polveroso ma indimenticato archivio storico e relativo all'epoca della gloriosa giovinezza di tutti i partecipanti, apparirà senz'altro un po' ingenuo di contenuto, un pò sentimentale di ispirazione, un po' *retro* rispetto alle smalziate letture di oggi. Ma i tempi erano diversi; la freschezza e l'entusiasmo erano lo standard della nostra avventurosa impresa di trent'anni fa.

Una intera generazione trascorsa, bagagli al seguito, per ognuno di noi. Ma chi, anche se impigrito dagli anni, non si rimetterebbe in lista per il Basilea - Rotterdam 1953 ?

Marzo 1982

*** "Quattro palate ben fatte" - era l'incitamento lanciato dal capo-barca nei momenti di maggior "impegno" - cioè emergenza o altre necessità impellenti di navigazione).



Allenamento sul Naviglio Grande

GIORNALE DI BORDO DELLA LANCIA N° I

Caratteristiche dell' equipaggio:

Capo barca	PISONI FRANCO
1° voga	Pisoni Franco Azzimonti Angelo
2° voga	Monti Angelo Volpi Gianni
3° voga	Lusardi Ugo Barioli Augusto

20 giugno 1953 - Milano - Basilea

Alle 6,45 siamo alla Centrale. E' nuvolo e siamo tutti un po' eccitati. Al treno veniamo raggiunti da Pagani. Ci offrono dei fiori, poi prendiamo posto. Due svizzeri sloggiano immediatamente dallo scompartimento invaso. Breve attesa, dedicata ai saluti. Cassani ha il "magone".

Alle 7,10 - Partenza - Sventolio di mani all' indirizzo dell'obbiettivo di Lomirly che coscienziosamente ha iniziato con noi la sua avventura. Ci ritiriamo dal finestrino e ci assestiamo sulle posizioni conquistate.

Dura poco. A Lugano sale una graziosa ragazza e ci precipitiamo a farle compagnia. Viaggia con la madre, che assiste alla conversazione e sorride agli scherzi. Simpatica, la figlia. Il paesaggio, al quale di tanto in tanto gettiamo qualche occhiata distratta, sfilata dal finestrino né pittoresco né monotono.

Intorno, qualche maglia azzurra sonnecchia, altre sono in conversazione con un tale che si dice cronista del Giornale di Trieste e ci promette articoli, proponendoci nel contempo di prolungare il raid fino a Londra e partecipare poi alle regate di Cambridge. Non è il solo curioso sul nostro conto, ma è quello che più riesce ad interessare gli altri. Noi, il nostro interesse, l' abbiamo già, con occhi celesti, e qualche volta verdi, e capelli castani. A Lucerna, però, ci troviamo vedovi. Il nostro cuore sanguina. Ci trasferiamo in vagone ristorante.

Esce il sole, o quasi. Il treno fila veloce; il percorso non è rettilineo e gli scossoni ci procurano un pasto movimentato.

Ore 14,40 - Basilea. Gentilissimi signori ci prendono in consegna e ci accompagnano in auto all' albergo. Ottima sistemazione.

Nel pomeriggio, ricevimento alla Ruderverein St. Johann.

Un malinteso fa arrivare in ritardo tre di noi al club, dove l'atmosfera è già riscaldata ed i discorsi già pronunciati. Ci viene offerto uno stendardo dis-tintivo in omaggio, birra, tartine e vino. Cortesi e gentili tutti, anche la bambina di uno dei soci, che ci permette di partecipare ad una partita di calcio disputata con la sua palla in mezzo alla strada. Pensare alla Svizzera tedesca oltraggiata da un simile passatempo, buono al più per il parco di Milano! Solo gli italiani potevano essere capaci di tanta audacia!

Ci componiamo un po' ed andiamo a dare un'occhiata al Reno, calcolandone ad occhio la corrente. Forte. Visitiamo le barche e ci consigliamo coi nostri ospiti per alcune modifiche da apportare alle imbarcazioni. Ne discutiamo un po', poi facciamo quello che vogliamo, lasciando cioè tutto come stava. Intanto alcuni di essi, dopo aver espresso timori sulla eccessiva fragilità delle imbarcazioni, passano ad ingrassarci gli scalmi, togliendoli un per uno dalle loro sedi, raschiandoli con carta vetrata ed oliandoli. Squisiti!

Dopo il pranzo, ci vengono a visitare in albergo e ci proiettano un lungo metraggio del loro raid Basilea-Londra del 1948. La fotografia è orrenda, più buia di

quella di un film francese ambientato in una notte ne-

biosa in porti del Mar Nero; l' interesse dell' impresa sportiva per noi nullo, in quanto il mezzo di locomozione risulta non il remo, ma il motore applicato ad una barca di un paio di tonnellate.



Alle 20,30 circa giungono in macchina i TRE. Poco dopo, ce la svigniamo ed andiamo alla stazione a rice-vere i nostri. Saluti a tutti e baci a qualche ragazza. Le accompagnano all' albergo, poi a bere una birra, poi le lasciamo per andare a letto. Accidenti!

Domani sveglia alle 5.30; partenza alle ore 7,30. Ditemi cosa abbiamo visto noi di Basilea.

21 giugno 1953 - Neuf Brisach

Sistemiamo le barche ed i bagagli; saluti, auguri, incoraggiamenti. Basilea, ore 7,40. Primo colpo di remo. Ci accompagnano gli amici svizzeri del Rhenania con la loro barca da crociera, la stessa del raid Basilea-Londra già abbondantemente commentato nella serata di ieri.

Per un residuo di pudore, lasciano che il motore taccia..

Sosta al confine per le operazioni del caso. Dall'altra parte della Dogana sono in attesa i nostri, fin li trasportati in automobile. Non possiamo avvicinarci; urlacci di saluto e sventolio di oggetti personali, esclusi solo gli indumenti intimi (forse). Le grida orgiastiche si ripetono alla nostra partenza; risponde per noi tutti Giuzzi, con il classico suo "richiamo della foresta". Gli svizzeri ci guardano impauriti, e si assicurano sulle nostre intenzioni non cannibalesche solo quando Pagani fa loro le boccacce.

Giungiamo alle chiuse di Kemss che immettono nel canale navigabile.

Gli operatori ci stavano aspettando, avvisati dai nostri ospiti di Basilea e, appena dentro, azionano le saracinesche.

Prima di lasciare i "Ruders" svizzeri, lanciamo in loro onore un triplice "Hurrà" a cui essi rispondono.

Siamo nel canale. C' è corrente buona. Cronometriamo: 5'15" al Km., circa 12 all' ora.

Si profila il primo rimorchiatore in navigazione. Lo seguiamo incuriositi con lo sguardo mentre ci sfilava di bordo. Poi, appena passato, bestemmiamo. Le onde lasciate dal battello ci fanno ballare forte, nel canale stretto. Qualcuno non bestemmia più ed impallidisce. Il moto ondoso va smorzandosi, ma il tutto dura una decina di minuti durante i quali è molto duro remare.

Il sole comincia a picchiare. Sete. Altro battello; meno impressione e più saracche. Siamo alle chiuse di Ottmarsheim, più piccole ma dai margini più alti. Sento chiamarle "la fossa dei serpenti". I nostri TRE in macchina ci hanno raggiunto e Lomiry scende in barca per le riprese, ma il livello dell' acqua cala tanto in fretta che il cineasta non riesce ad agguantare la macchina da presa che Viviani gli porge dalla scaletta. Manca così una splendida occasione per una ventina di metri di pellicola.

Il dente del giudizio di Angelo I, che prima gli procurava solo fastidio, ora fa male.

Il proprietario di tale dolcezza è ai remi e soffre.



Lungo il Reno, a remare con gli svizzeri.

Sbuciamo di nuovo nel Reno, sbattendo un po' per la forte corrente le barche filano. Passiamo al volo le frequenti rapide, ormai senza più impressionarci. I rimorchiatori si sono fatti più fitti. Seguiamo attentamente le bandiere segnalanti la "mano libera".

La corrente si fa fortissima. Un curioso fruscio che sembra provenire dalla chiglia della barca ci incuriosisce. Barioli ci spiega che i ciottoli del fondo, trascinati dalla corrente vorticosa, rotolando l' uno sull' altro provocano il brusio sommesso che, nella leggenda, è chiamato "La canzone del Reno".

Ed il Reno ci suona: uno scoglio avvistato all' ultimo istante (si era posto a cinque centimetri dal pelo d' acqua, il cornuto!) e non potuto evitare per la violenza della corrente, ci taglia la barca in due nel senso della lunghezza. Dato il nostro desiderio di portare a buon fine (che magnifico funerale! - diranno poi di noi) il raid, ci diamo da fare per rimetterla in sesto alla belle meglio. Però una disattenzione nell'opera di ricostruzione procura un diversivo all' Angelo Monti - detto Angelo II od anche Angelo "U" per la caratteristica risata in chiave di Fa - costretto a remare col sinistro sulla terza voga e col destro sulla seconda. Ma non sta a recriminare il Nostro; non ne ha il

tempo. Il timoniere ordina quattro palate un po' sostenute necessarie per superare l'estremità sinistra di un ponte di barche aperto, verso la quale la solita corrente tenta di sbatterci. Evitato così d'un pelo l'ultimo pontone, altre quattro palate, che poi diventano quaranta o cinquanta, per non speronare un rimorchiatore che, approfittando del momento, ci sta venendo addosso.

Finalmente un periodo di calma. Cambio di turno, qualche rapida, ancora rimorchiatori.

Le rive del Reno, tedesca la destra, francese la sinistra, sono coperte da fitta vegetazione. Il fiume attraversa una continua foresta, allargandosi sulla riva in qualche radura popolata da cespugli. Non fosse per il traffico ed i bunker smantellati della riva destra ci si

potrebbe credere al primo giorno della creazione. La temperatura è fresca, il viaggio veloce e piacevole. Altro cambio, poi, all'orizzonte, il ponte di Neuf Brisach, a tre arcate. Sono la 12,40.

Il posto d'attracco è sulla sinistra, ma un cartello sull'arcata da quella parte segnala difficoltà di percorso. La nostra barca manovra in modo d'infilare l'arcata di destra, risolvendo con un rapido serrate l'operazione d'approdo. La barca n° 2, che naviga più sulla sinistra, non vede il cartello e quando lo nota è troppo tardi. La corrente, velocissima, le impedisce di attraversare il fiume, sì che è costretta a passare nell'arcata centrale proprio mentre è in transito un battello grossissimo e veloce. Con ardita ed abile manovra Mortarino, al timone, vira ed evita d'un pelo il pilone, ma la barca, presa dall'onda provocata e dal risucchio del pilone stesso e dal passaggio del bestione scatta in alto, ricade, e, finita in corrente, fila velocissima (forse 30 all'ora) verso la riva opposta a quella d'attracco.

Noi, già arrivati, sentiamo un coro di sacramenti che s'immolano sulla riva destra del Reno. Quando finalmente giungono in zona tranquilla, girano la barca ed iniziano un bel serrate, composto e robusto, per raggiungerci. Dopo una decina di minuti possiamo raccogliere le impressioni dei vi venti l'avventura, che ormai s'è risolta in uno scherzo.

Mortarino mi dice d'aver le parti molli della schiena abbondantemente inzuppate. Infatti, ha imbarcato parecchio, la due; la nostra, neanche una goccia. Sistemiamo le barche ed andiamo all'albergo, ci laviamo e mangiamo. Una ragazza carina ci serve a tavola, gentilissima. Risate e scherzi.

Ritorniamo a dare un'occhiata alle imbarcazioni e ci troviamo tutta la popolazione di Neuf Brisach che, approfittando del pomeriggio domenicale, ci giocherella sopra. La allontaniamo con la cortesia di solito usata verso le mosche su un vasetto di marmellata.

Un puntapedi della due è saltato. Ripariamo i danni, facciamo qualche altro lavoretto, stabiliamo i turni di guardia alle barche. Gli altri a dormire.

Angelo I va a Colmar da un medico per il dente. Ritorna molto sollevato, forse perché il medico era una dottoressa. Il gonfiore non è ancora scomparso, ma il dolore sì.

Prima di cena andiamo sul ponte, ci fermiamo nel mezzo e, guardando il fiume, misuriamo la corrente col classico metodo dello sputo in acqua.

Si rivela Pagani, campione di tale sport e non certo a digiuno di allenamenti: sputa con la grazia d'una damina del Settecento e con l'energia dell'onesto arsenalotto scozzese, in piena coordinazione di movimenti di labbra, narici e gote da far invidia ad un soffiatore di cristalli. Il giudizio è: Negli ultimi chilometri tenevamo i venti all'ora.

Oh, santo Naviglio!

Lomiry, al pensiero d'aver mancato l'appuntamento col tratto più rapido del Reno (e forse il più pericoloso) si mangia le dita. Anche noi andiamo a cena. Pagani corrompe la giovane e graziosa cameriera del mezzodi e riesce ad avere in dono (Fabio non paga) il dessert che gli faceva gola: *tarte de cerises*. Non era il dessert solo che gli faceva gola, veramente, ma per il resto è meno facile.

22 giugno 1953 - Strasburgo

Partiti da Neuf Brisach alle 6. Allegria in barca. Mortarino è addirittura prolioso: augura buongiorno e chiama Giovanni. Corrente forte. Facile i 17. Il Reno è pieno. I cambi passano veloci. Siamo in forte anticipo. Dopo 25 chilometri dalla partenza, accostiamo alla riva sinistra dove i TRE ci aspettano accanto all'auto. Accogliamo il cineasta nella nostra imbarcazione, dato che qualcuno della "Due" ha indotto anche gli altri, memori dell'avventura di ieri al ponte, a non concedergli ospitalità sulla loro.

Ci avviamo Rossellini da un'occhiata alla barca, uno alla corrente e chiede dove si trovi il salvagente. Gli indichiamo un sottosedile dove il suo sguardo non può arrivare. Infatti, a differenza della "Due", noi non abbiamo galleggianti ausiliari. Lomiry è rassicurato ed incomincia a girare. Giriamo anche noi a tutta birra e, approfittando, d'una bella rapida, veloce e dalle onde alte, procuriamo all'operatore alcuni metri, abbastanza movimentati, di pellicola emozionante ed alquanto spavento.

Al km. 280 approdiamo sulla destra, accanto ad un bunker, per fare orario. Qualcuno approfitta della sosta per allontanarsi tra i cespugli e, rassicuratosi sulla mancanza di ortiche, completa comodamente il processo fisiologico della digestione; accanto al bunker s'è accesa intanto una rovente discussione sulle opere di fortificazione in generale, sulla loro utilità e sul loro costo. Giuzzi, abituato a pagare i fornitori

della Montecatini, dice cento milioni al pezzo. Pagani architetto, dopo una rapida analisi delle fondamenta e della cubatura, sostiene quindi.

Lomiry approfitta del momento per trasferirsi al volo sull' altra barca, più moderata nella ricerca degli effetti cinematografici. Dopo un' ora circa ripartiamo ed alle 10,30 siamo nei sobborghi di Strasburgo.

Passato il ponte, si inizia sulla sinistra un lungo terrapieno che sostiene i binari di raccordo col porto. Una segnalazione malintesa ci costringe ad un' ampia, inutile manovra attorno alla punta del molo, con lungo serrate contro corrente.

Siamo nel porto. Le ciminiere dei rimorchiatori alla fonda, a strisce rosso e blu su fondo bianco, fanno pensare a mazzi d' asparagi coltivati in palude, tanto sono fitte. Allo sbarco, indicatoci dai nostri TRE, ora in due, in attesa sulla riva, ci aspetta un signore grasso che poi sappiamo essere Ms. François Nast, *coiffeur pour dames* e a tempo perso, segretario di un circolo canottieri del luogo. Piso e Negretti se lo giocano alla morra cinese quale timoniere delle rispettive imbarcazioni; intanto noi ci avviamo all' albergo, alquanto modesto, che ci offre sistemazioni di fortuna.

Strasburgo, come sempre, è piena di gente che ha qualcosa a che fare con la comunità europea, la vera pacchia di questa gente. Pranziamo ed ammiriamo due serventi sode e carine. A tavola, solita allegria. Azzi sta bene, anche se il viso è gonfio, e lo si sente.

Riposiamo un tantino, approfittando di un notevole temporale. Usciamo verso le 17 che spiove. Visita alla Cattedrale, in magnifico gotico alsaziano; giro per la città, cartoline. Mentre passeggiamo una automobiletta, come solo in Francia è dato di vedere, ci si blocca accanto e scende un moro, anzi un nero, anzi un nero-scuro, nell' espressione di Giuzzi.

E' un tripolino che si dice italiano, un negro italiano. Ci racconta le sue avventure in lingua perfetta, con lievi accenti napoletani, trasmessigli, a quanto apprendiamo in seguito, da un suo commilitone partenopeo a Bordeaux durante la guerra, quando era attendente di Enzo Grossi.

Gli luccicano gli occhi quando lo salutiamo chiamandolo italiano d' Africa.

Alla sera, a pranzo, è ospite la moglie del canottiere-barbiere che risveglia lubrici desideri in parecchi. E' bionda, formosa, appetibile, soverchiamente appetibile.

Per minestra, ci servono un liquido nel quale compaiono, *rari nantes*, alcuni chicchi di riso. Il nostro servizio logistico, nell' istruire la cuciniera sul modo di cuocere il cereale, ha dimenticato di specificare che, oltre all' acqua ed al sale, nel brodo, perché sia brodo, ci vuole condimento e verdura.

Facciamo colare il riso e lo immergiamo in un passato di verdura che si trovava per caso al ristorante. La moglie del Friseur attrae continuamente le occhiate dei commensali ed i commenti più scanzonati.

Dopo cena, alcuni vanno a spasso, altri al cinema; hanno visto programmato la "Danseuse nue" ed allora Altri ancora tengono compagnia alla bionda signora. A mezzanotte, a letto.

23 giugno 1953 - Speyer

Da Strasburgo partenza ore 6,30. Le chiuse del porto non aprivano prima. Oggi sono 108 Km.

La corrente è buona, l' umore di Franco, no. LO sopportiamo, non potendolo gettare in acqua. Ci serve di più ai remi, anche con la luna.

Continuano, se pur più rare, le rapide. Breve sosta a Lauterburg per una leggera colazione. I TRE ci aspettano e Pagani, appena in vista, commenta a voce altissima l' abboffamento del Fabio, fingendo di ignorarne la presenza.

Breve pasto e via. Lasciamo il Ferrari che consuma, a detta dell' architetto, il secondo dei numerosi pasti del mezzodi.

A qualche chilometro troviamo il posto di frontiera tedesco. Gentili tutti e per niente pignoli. Le rive del Reno sono ora tutte e due tedesche.

Alle 16.30 Speyer. Accoglienze festose. Alla canottieri, piacevolissime ragazze in costume da bagno sono ad attenderci sull' imbarcadero. Peccaminosi pensieri e commenti entusiastici di tutto l' equipaggio che già pregusta una piacevole serata di "franchi a terra". Abluzioni (finalmente una doccia calda!), sistemazioni all' albergo della gioventù (quasi civettuolo) e poi quattro passi per Speyer.

Cattedrale, birra, cartoline. Incontro con il solito italiano sparso nel mondo: si tratta di una signora di Trento con marito, proprietario di un negozio di frutta. Sappiamo da loro che la Canottieri ha invitato tutti gli Italiani del luogo al ricevimento offerto questa sera in nostro onore.

Cena e discorsi nei locali del club. Qualche ragazza c' è, ma tutto finisce lì. Anzi, non incomincia nemmeno.

Richiesta d' informazioni sul tratto della Loreley. Tutti dicono la loro, enumerando le difficoltà e pericoli. Li lascio e vado a fare un giretto per i locali del circolo. Ad una parete, una lapide con dei nomi: i Caduti della guerra 14-18, iscritti alla canottieri. "Quelli di quest' ultima - spiega una voce in francese alle mie spalle - non sono ancora ricordati qui. Non sappiamo ancora chi sono né quanti sono. Sappiamo però che oggi i nostri atleti non superano i quindici anni, né ne hanno meno di cinquantacinque. Gli altri Ed era una bella Società la nostra, con tante vittorie

Sorride tristemente, l'anziano socio della Ruderverein di Speyer. La tragedia della Germania.....
Di tanto in tanto, lungo il viaggio, incontriamo qualcuno che è stato in Italia, combattente o prigioniero. Si sentono i nomi delle nostre città e dei nostri campi di battaglia. Non v'è acrimonia nelle loro parole: solo un diffuso senso di stanchezza. La guerra ed i dopoguerra
Alle dieci salutiamo tutti e ci ritiriamo. Strappiamo dal fianco della ragazza presso la quale s'è seduto un tale che aveva brontolato contro i ricevimenti che fanno perdere sacrosante ore di sonno alla gente che di giorno deve remare; di forza, badando agli "scalciami", lo trasciniamo a dormire.

24 giugno 1953 - Magonza

Ore 7, partenza, ritardata da una nebbia fitta. Appena si alza un tantino, ci avviamo. La corrente è buona, senza essere forte.

Dopo un po', torna ad infittirsi la vacca; visibilità, 50 metri. Avvertiamo il rumore dei Diesel dei rimorchiatori prima di distinguerne la sagoma. Siamo vicini a riva per seguire il corso della rotta. In una curva un rimorchiatore in discesa passa veloce proprio mentre effettuiamo il cambio. Finiamo contro riva, incagliandoci. Adagio adagio la nebbia si alza.

Per una più razionale distribuzione di forze, Mortarino, re del canottaggio, ci ha consigliato una variazione sulla composizione delle terne di voga, che da oggi entrano in funzione. Da oggi inoltre tutti fanno il loro turno al timone.

All' inizio nel porto di Mannheim andiamo a riva. Ci aspettano i TRE della 1400, un po' in apprensione per la nebbia. Mannheim. La nebbia non c'è più, ma il fumo l'ha sostituita a dovere.

Traffico diabolico, che ci fa ballare per tutta la lunghezza del porto (9 km. circa). Puzzo, fatica, bestemmie, acqua lurida. Finalmente ne usciamo, le braccia rotte. Esce anche il sole e rallegra il fiume che va allargandosi. Dopo qualche chilometro, accostiamo all'altra barca. San Giovanni Giuzzi si rimette l'aureola, deposta in un momento di *desabillé* accanto al sego, e ci offre vermut e biscotti. Non so se l'architetto ha composto anche elegie per l'occasione, però l'idea dell'aureola giuro che è sua. Sua è anche la proposta di conservare i vetri del vermut e la stagnola dei biscotti per "l'abbuffatore".

Il Giovanni della "UNO" è mortificato di aver dimenticato che il 24 giugno doveva pagare da bere, e si rifà mestamente con i biscotti del Giovanni della "DUE". Energico intervento degli altri componenti l'equipaggio diretto a salvar qualcosina dalla macina. Poi riprendiamo ed arriviamo a Gernsheim. Attracchiamo subito dopo il ponte di barche sulla sinistra per una rapida colazione. Al Fabio, che ci attende con gli altri due allo sbarco, l'architetto offre il rinfresco. Breve sosta, poi via. Cominciano le colline. Vento contrario, traffico. Facciamo in certi tratti, i sette all'ora con fatica. Più avanti a noi, nel sole, vediamo stupendi paesini a mezza costa; sopra noi, invece, qualche sputacchio di pioggia. E' dura. Fa freddo, ma sudiamo. Si pensa con l'acquolina in bocca al riposo di domani. Finalmente, ore 16,30, Magonza. I TRE, sulla riva destra, ci segnalano il canale entro il quale dobbiamo entrare. L'albergo della gioventù è vicino al luogo d'approdo. Ci laviamo, laviamo un po' di roba, mangiamo. Alcuni vanno a Magonza, altri (i più), a dormire. Domani, se Dio vuole, riposo. Ci sentiamo tutti un po' stanchi. Fanno male le spalle e le giunture delle mani. Comunque, domani, festa.

25 giugno 1953 - Magonza

Sveglia un po' più tardi di ieri (ore 5) e di domani (ore 5). Tutti si sbarbano e si impigrano a grattarsi le morsicature delle zanzare (enormi). Si incomincia a parlare della tappa di domani, per la quale tutti nutriamo una certa apprensione. Loreley, con tutte le chiacchiere dei giorni scorsi nelle canottieri, ci confonde le idee, più che spaventarci. I capibarca partono con Viviani per esaminare il percorso. Noi andiamo a Magonza. Breve giro della città, cattedrale, macerie, guardatine alle ragazze (qualcuna carina). A casa in battello. Di ritorno dalla Loreley i capi ci rassicurano categoricamente.

Al pomeriggio, visita a Francoforte. Un temporale enorme ci accoglie all'arri vo. Piove a strafottere. Ci rifugiamo nel buffet della stazione e solita birra. Quando smette, usciamo per le compere. Troviamo il solito italiano, proprietario di un bar. Ci offre un espresso che sarebbe buono se l'acqua non fosse saturata di cloro. Non riusciamo a trovare niente, di quanto cercato. Doveva essere una gran bella città, Francoforte; ora è solo uno scheletro. Comincia ad articolarsi qualcosa lungo le arterie principali della città: negozietti ad un piano, tipo Shangai, che sorgono ai lati di quelle che prima erano le Avenues. Perdurano però enormi vuoti nel centro, veramente impressionanti, congiunti fra loro da strade fangose in riassetamento.

Si continua a parlare di Loreley anche durante il ritorno. Ripiove. Corriamo all'albergo della gioventù a prendere degli impermeabili. La "mamma albergatrice" ci presta anche un ombrello. Franco Pisoni va incontro agli altri; io resto a sistemare la biancheria stesa che gentilmente ci hanno ritirato all'asciutto.

La “mamma”, dopo un certo periodo di tempo, mi chiede qualcosa dei miei amici; io rispondo che mangeremo alle 20,30. Poi so che mi aveva chiesto notizie del parapigioggia, avendone bisogno.

Alla sera, proclamazione di Ferrari “gran capo” con consegna del simbolo dell' autorità: un berretto in tela cerata bianca, alla tedesca, comperato oggi a Francoforte, bordato d'un nastrino rosso procurato e messo in opera da Pisoni con notevole abilità. Applausi, grida, ma Fabio duro a non pagare da bere. Ci ha fatto soffrire tanta di quella sete, finora!

Mortarino annuncia che per lui questo non è un raid, ma un corso di esercizi spirituali. Alla fine della prolissa constatazione, il parolaio cade a terra e boccheggiando chiede vino. Sono le dieci. Ha smesso di piovere. Si parla della Loreley, andando a letto.

26 giugno 1953 - Coblenza

Piove. Indecisa la partenza per il tempo infelice. Alla fine ci decidiamo e partiamo ugualmente, alle 6, sotto l' acqua. Traffico intensissimo. Il fiume, dopo Mainz, va restringendosi. Dopo una ventina di chilometri la strada si accosta al Reno. Si profilano le colline del sistema della Loreley. La corrente si fa forte, tanto da permetterci “le quattro palate” dei giorni migliori.

Il paesaggio attorno è avvolto nella nebbia.

Una buona promessa, le isolette che costringono il traffico in stretti canali: oltre le onde delle chiatte, ci godiamo un po' di vento contrario più che sensibile.

Arriviamo a Bingen, il punto più pericoloso della tappa, data la strozzatura del fiume, diviso in due da un' isoletta con relativo castello e spuntoni di roccia a pelo d' acqua. Il passaggio però ci è facilitato dalla piena del Reno, rendendoci navigabili anche i punti solitamente inaccessibili.

Le montagne cadono a picco nel fiume vorticoso, sulla cui riva destra corre la strada. I TRE della macchina ci fanno cenno di fermare, desiderando conoscere ove abbiamo fissato di fermarci per la colazione. Non possiamo accostare per timore degli scogli (ne abbiamo appena appena sfiorato uno) e rispondiamo a distanza indicando St. Goar.

Loreley. Una roccia a picco, nera. La fascinosa procura una delusione all'equipaggio che, già incantato dal precedente tratto del fiume (veramente magnifico il paesaggio, con castelli arrampicati in vetta a picchi scoscesi, circondati da boschi) s' aspettava qualcosa di più. I commenti non sono benevoli per la fanciulla della leggenda: ed a detta di Gianni, forse innervosito dal vento contrario, Loreley non avrebbe dovuto certamente essere orgogliosa della professione che l'equipaggio della UNO indica come suo abituale passatempo.

I rimorchiatori impazziscono nella corrente vorticoso e le nostre corazzate ne risentono.

Qualche chilometro dopo, scorgiamo il trio VI PE LO che ci fa cenno d'attraccare. L'arte nautica non dev' essere certo molto coltivata dai tre: non esiste forse su tutto il Reno finora percorso un luogo di più difficile e pericoloso approdo di quello che ci si presenta. Comunque, andiamo a riva, credendo di trovarci almeno un' insenatura od uno scivolo a cui ancorarci.

La Due si ferma a qualche metro dalla sponda, indecisa sul da farsi; della Uno, Pisoni, Volpi ed Azzimonti sbarcano con ogni cautela, arrampicandosi su una scaletta di ferro che dal terrapieno scende al pelo dell'acqua. La barca, attraccata per mezzo del rampone, balla tremendamente.

Passa un rimorchiatore e completa l' opera: il rampone perde la presa, la barca scappa. I tre ancora a bordo, in quel movimentato momento, non vedono alcun altro appiglio e si buttano ai remi per ricondurre la barca a riva. Nell' urto contro una boa, il timone salta dai cardini e prosegue per proprio conto il raid. Seccatesi di questo sleale abbandono, i tre dalla riva oominciano a seguirlo per somministrargli la lezione che si merita; quello fa i capricci e Pisoni deve buttarsi a nuoto per andarlo a riprendere, mentre Volpi ed Azzimonti fermano la barca che ha riguadagnato la riva.



Navigazione lungo il Reno

Nel frattempo l' altra lancia molla gli ormeggi volanti che la tenevano, provvisoriamente, tra due acque e va alla ricerca di un miglior attracco. Quando ci passa davanti, segnaliamo all' equipaggio la nostra avventura ed indichiamo Pisoni ancora in acqua. Come sempre accade, quelli non capiscono nulla ed è puro caso che riescano, passando, a scorgere Pisoni in difficoltà. Finalmente Franco torna col timone galeotto stretto fra le braccia e rimonta con noi in barca.

Seguiamo l' altro guscio che si sta dirigendo al versante opposto del Reno; qui riusciamo a trovare un posticino defilato dalla corrente dove sistemiamo le barche in modo che non sbattano. Veniamo a sapere che qui è St. Goar. Ritorniamo sull' altra riva, raggiungendo i TRE. Alle nostre affettuose rimostranze, mormorate in così tenue voce da sovrastare per lungo tratto il traffico fluviale, ci spiegano che essi non hanno capito (anche loro!) il nome della località da noi urlato al precedente incontro a Bingen ed hanno scelto come posto di ristoro il paese sulla sinistra in quanto appariva il più comodo per la colazione. Più comodo per chi, non dicono. Pensate ad una enorme massa d' acqua che, incanalata in un bacino stretto e profondo come il Reno in quel punto, dopo una "Esse" pronunciatissima, esca in un gomito un po' più ampio; pensate al punto di quel gomito in cui la corrente batta prima di cambiare direzione; pensa-teci sopra i nostri tre che ce le indichino come il posto "più comodo" per l' approdo, ed avrete una pallida idea, se l' avrete, della nostra avventura della Loreley.

Mangiamo nel ristorante con tanta cura e perspicacia scelto dal trio, ritorniamo sul traghetto alle barche e ripartiamo. Il vento si è rafforzato, anche se qualche occhiata di sole dà maggior risalto al paesaggio.

Peniamo a mantenere gli otto all' 'ora, nonostante la corrente favorevole.

Monti ripensa evidentemente alla ragazza con la quale ha tenuto brillante conversazione, Dio sa come, sul traghetto. Infatti, di tanto in tanto, dimentica il raid ed i remi, beandosi in lontane, celeste visioni.

Vigliacco! Pisoni ghigna per proprio conto, forse pensando al coccodè di Lomiry che, completamente digiuno di tedesco e di generi commestibili, s'è accovacciato al centro del ristorante, ripetendo artisticamente il verso dei gallinacci, per significare all' oste il suo desiderio di frittata. Gianni accusa un tremendo mal di reni, frutto non di orge notturne, ma di vogate diurne contro vento, durante le quali i remi pesano più nella ripresa che non in acqua.

Km. 490, ore 17,30: il canale di Coblenza. Ci rifugiamo lì dentro, manovrando fra le scene di un palcoscenico galleggiante. Alcuni soci della canottieri locale ci accolgono e ci procurano una doccia, benvenuta anche se fredda.

Ceniamo in un ristorante nei pressi, allietati dalla vista di una stupenda brunetta dagli occhi scuri e frangetta. Passiamo in rassegna particolare la piacevole cliente, commentandone forse un po' troppo boccaccescamente a voce alta la statura, il corpo, gli occhi, i capelli ed il resto. Per fortuna parliamo italiano, ma il linguaggio del nostro sguardo è senz' altro esperanto, tanto che "Lei" ne sorride a fior di labbro, per nulla dispiaciuta.

Siamo tutti stanchi e nessuno ha voglia di andare a fare i soliti quattro passi. Saliamo all' albergo della gioventù, sistemato in collina a notevole distanza dalla città. Ci aspetta uno spettacolo desolante.

E' un' antica fortezza adibita (molto sommariamente) a ricovero dei turisti ad economia.

Sembra un formicaio; settecento persone circa si preparano a trascorrervi la notte.

Mandrie di ragazzi e ragazze bivaccano sulla spianata antistante, da dove si gode una vista magnifica sul Reno, in attesa di stravaccarsi su un pagliericcio. L' interno è tetro: muri scrostati dall'umidità, volte macchiate, cuccette traballanti. Pulizia mah!

Una turba di ragazze, guidate da due suore, si avvia al giaciglio.

Alcune considerazioni sull' eccessiva libertà lasciata alle ragazze di tali comitive dividono i membri dell' equipaggio. Caldera critica i responsabili di tale concessione (genitori, superiori) quali favoreggiatori di una corruzione di costumi ancora da dimostrare; Volpi sostiene che una ragazza vive la propria vita ed usa il proprio sesso indipendentemente dal fatto che sia uscita da un convento o sia cresciuta su una strada. I pareri rimangono discordi, anche dopo l' intervento di Pagani che indica quale responsabile di tutto, crisi mondiale compresa, il Fabio. Non ci resta che andare a dormire.

Ci facciamo coraggio, pensando che abbiamo superato Loreley. Giuzzi, non so se in armonia all' ambiente, declama la sua opinione su tale tratto di fiume: una pisciata. Categorico ed incisivo.

Decisamente, la Sirena del Reno non ha fortuna con i nostri equipaggi.

27 giugno 1953 - (Bad Godesberg) Bonn

Tappa infernale. La pioggia ci ha preso subito dopo la partenza da Coblenza (ore 5,30) cadendo fitta e violenta. Siamo andati a riva una prima volta - oh, i pittoreschi costumi da pirateschi pescatori di balene! - riparando in un accampamento di zingari ungheresi, provvisti di macchinoni americani e di facce non precisamente da cherubini, coi quali parliamo in italiano; una seconda volta sotto le piante, tentando di accendere un focherello con tutto quanto di combustibile ci fosse capitato nelle mani (in forse le

barche). Il telegramma d'augurio del CRAL serve da inutile esca, sacrificati da Giovanni al dio barbelorum. Alla fine decidiamo di proseguire. Pioggia, vento, freddo. Remiamo seminudi.

La terna di riposo sollecita affettuosamente i vogatori affinché essi lascino i remi e si godano la meritata quiete; quella alla manovra sconsiglia gli oziosi a muoversi dal loro posto, dolcemente insistendo per continuare il loro vece la fatica. S'è accesa una stranissima gara di cortesie che vede la fine solo allo scadere dell'ora di turno. Quando i rematori vengono strappati di forza dal loro posto e costretti all'inazione. Il traffico è dei più intensi finora visti, e ci costringe a lunghe sgroppate contro vento che, pur spezzandoci le braccia, hanno il merito di scaldarci un tantino.

La pioggia ci concede non più di cento metri di visibilità tanto è fitta. Niente cognac in barca.

Dimenticanza colpevole e solito abbuffamento del Fabio? Inutile attendersi la risposta dell'architetto, sempre favorevole, come si sa, al Gran Capo.

A dieci chilometri dall'arrivo la pioggia cessa. Uno stronzino di sole esce ad illuminare la pietosa e comica scena: siamo tutti fradici, la roba addosso è fradicia, tutta la barca è fradicia. Remiamo contro vento con la forza della disperazione. Arriviamo morti verso l'una e mezza e l'errata manovra d'attracco ci costa un serrate supplementare che ha del prodigioso per le nostre forze allo stremo.

Pagani allo sbarco chiede al Fabio, che come sempre ci aspetta con gli altri due, un gelato.

Dice che tutto il cognac ingerito in barca gli infuoca lo stomaco; implora del ghiaccio e scatta, inseguito dal Ferrari. Il cancelliere Ferro, dell'ambasciata italiana, ci dà il benvenuto. Simpatico e gentile.

Ricoveriamo le barche in un attrezzatissimo capannone che il presidente della locale Ruderverein, Dr. Schumacher, ha messo a nostra disposizione.

Poi ci buttiamo sotto la doccia calda come bambini sulla marmellata.

Ad un'ora circa dall'arrivo, colazione. Pomeriggio tranquillo. Laviamo un po' di roba, ci sbarbiamo, ci sbattiamo sul letto. L'albergo è carino, se non altro civile. Alla sera, da Bad Godesberg ci rechiamo a Bonn col tram. Quattro passi alla ricerca della casa natale di Beethoven, che non troviamo, poi a dormire.

Per domani non so. Stanno ancora discutendo di saltare il riposo previsto appunto per domani in modo da poter abbreviare, distribuendo meglio il percorso, le ultime due tappe (km. 125 e 115 circa).

La proposta non è immediatamente respinta, perché se troviamo il vento, come è probabile, di oggi - una delle più brevi e, nonostante la discreta corrente, faticose tappe del raid - impieghiamo tre giorni a percorrere i 125 chilometri dell'ultima tappa, tutti in acqua ferma.

28 giugno 1953 - Bad Godesberg

Giornata di riposo. Soliti mestierucci. Alle 11,30 ricevimento all'ambasciata. Fiori all'ambasciatrice e cortesie reciproche. Per un paio d'ore rinunciamo ad essere vogatori partecipanti ad un raid, mariti lontani dalle mogli, figli lontani dai genitori, ragazzi lontani dalla propria fiamma e ci trasformiamo in persone educate, compite, rispettose. Ci riusciamo a meraviglia. Mostriamo all'ambasciatore ed alla signora i doni della Montecatini e del Sindaco di Milano per il Borgomastro di Rotterdam.

Niente discorsi; anzi un gradito rinfresco ci permette quattro chiacchiere con i nostri diplomatici sugli ultimi avvenimenti in Italia. Manchiamo di notizie e sia il Segretario che il Cancelliere ci illustrano le più recenti.

Ci congediamo con la massima cordialità, dopo che l'Ambasciatore ha espresso il suo compiacimento per questa nostra impresa. Ritorniamo all'albergo e facciamo colazione.

Siamo un po' eccitati e si scherza con audacia con le cameriere, provocando matte risate, ma non di più. Le porte delle varie camere rimangono socchiuse a lungo, le orecchie degli occupanti a lungo si protendono, ma alla fine ognuno si trova un'occupazione diversa da quella dell'inutile attesa.

Si scrive a casa e si lava della roba. Qualcuno va a Colonia. Gli altri litigano su Bartali e Coppi.

Cambiamento di percorso relativo alle ultime tre tappe, come accennato ieri. A tale scopo Pagani prepara uno schizzo della variazione di straordinaria efficacia, in quanto è interpretabile sotto ogni punto di vista, escluso quello reale, e quindi dona a ciascun vogatore la segreta convinzione che i soloni dell'equipaggio abbiano valorizzato il suo parere, rendendolo ufficiale. Ciò riconcilia bartaliani e coppiani, che trascorrono la sera giocando a scopa, tressette o poker. Si ghigna un po' e si va poi a dormire.

29 giugno 1953 - Dusseldorf

Prima tappa completa di sole. Sveglia alle 4 (!), partenza alle 5. Fa freschino, nonostante il sereno. Si marcia veloci; la corrente è buona.

Alle 8,30 siamo a Colonia. Sbarchiamo ed andiamo a visitare il Duomo, miracolosamente intatto, o quasi, in mezzo alla disastrosa spianata in cui sorge. .

I nostri in macchina ci procurano un rifornimento volante a base di banane biscotti e cioccolata. Ripartiamo dopo un' ora. Il sole è sempre più caldo ed il sudore scroscia. La sete ci disturba enormemente. Non abbiamo acqua in barca. Ne è stato interdetto l' uso. Angelo I e Gianni, i più sofferenti, si addentrano in disquisizioni fisiologiche, ricordando casi di pazzia procurati dalla sete, calcolando il rapporto peso-acqua componente il corpo umano, parlando di miraggi e di fate morgane.

Diventano nervosi, poi feroci. I complimenti che rivolgono a Pisoni, autore del divieto, non sono dei più gentili, e la contessa Maffei si troverebbe a disagio in tale compagnia. Riescono perfino a litigare con Franco, cosa normalmente impossibile.

All' arrivo - è circa l' una e mezza ed il sole picchia - i due assetati s' involano alla ricerca di liquidi potabili. Ci sistemiamo all' albergo della gioventù e, dopo colazione, ci rechiamo a Dusseldorf, lontana una decina di chilometri. Breve visita alla città, birra.

La città di Heine è frequentata, con nostra meraviglia, da sciuscià che piroettando chiedono l'elemosina al passante, specie se forestiero. NON sono quindi un fenomeno tipicamente italiano, questi piccoli vagabondi, ma una nuova classe sorta da una guerra perduta.

Lusardi, che ha avuto la macchina fotografica infradiciata da un' ondata imbarcata, si reca da un ottico. Risposta: deve ritornare il giorno seguente a riprenderla. Alla sera, oltre alla consueta variazione del percorso finale (è diventato ormai un rito), il problema della sostituzione di Lusardi per la tappa di domani, in quanto la 1400 deve precederci immediatamente alla ricerca della sistemazione per tutti e quindi non può attenderlo. Ci raggiungerà in treno a Rees ed il suo posto viene offerto a Lomiry che accetta. Centotto chilometri di Reno, con Duisburg di mezzo, per uno abituato ai trenta metri di pellicola, non è uno scherzo.

Comunque Rossellini ha deciso: per domani sarà Caronte.

30 giugno 1953 - Rees

Duretta, oggi. Partenza alle 5 da Dusseldorf. Alle 8,45 siamo a Duisburg e ci fermiamo alla Ruderverein locale per disdire gli accordi presi in precedenza, allorché Duisburg doveva essere sede di tappa.

Il traffico è bestiale e le onde rompono le braccia a tutti. Lomiry si comporta magnificamente, tirando 00n tanta energia da costringerci ad invitarlo alla calma, ricordandogli i centotto chilometri.

L' ingresso al canale della Rhur, entro il quale siamo entrati per recarci alla Canottieri, sembra una piazza Cordusio acquatica nelle ore di punta.

Qui le chiatte possono raggiungere le tremila tonnellate, e le onde relative comportarsi di conseguenza.

Riforniamo l' altra barca che, come al solito, se ne va insalutata, sempre col desiderio, di arrivare per prima. Sinora è stata la favorita, dato il maggior peso che le ha permesso un miglior sfruttamento della corrente, ma in avanti, quando la corrente cesserà, saremo forse costretti a zavorrare la nostra con piombo ed altri materiali pesanti per mantenere il distacco fra la UNO e la DUE in termini ragionevoli.

Alle 10,30 circa, dopo accordi presi con quelli della macchina che ci hanno raggiunto all' imbarcadero della Canottieri di Duisburg, ripartiamo anche noi. Appena fuori del canale, un'onda presa di punta arriva sino alla seconda voga, infradiciandola. Remiamo a tutta forza per portarci fuori, ma la velocità è minima. Il ritmo della palata è continuamente spezzato dalle onde irregolari ed enormi; il rendimento di voga è quasi nullo. Finalmente il traffico si dirada e possiamo gustare un po' di quiete.

Notiamo una chiatte a rimorchio che marcia ad una velocità di poco superiore alla nostra (farà i 12/13). Manovriamo e ci mettiamo nella scia, sfruttandola come supplemento di corrente. In tal modo per una ventina di chilometri teniamo una buona media, senza spingere a fondo.

Il sole picchia bene e siamo tutti in sudore. Raggiungiamo la UNO, partita quaranta minuti prima di noi, e ci consultiamo sulla località ove fermarci per la colazione. Armeggio di carte nautiche, quadranti topografici, schizzi di percorso, tabelle di chilometraggio, calzini puzzolenti - che matte risate! - il tutto uscente dalla borsa impermeabile di Pagani. I maniaci della rotta scartano gli effetti personali, proponendo di buttarli in acqua, e consultano il resto; conclusione: Wesel, del resto visibilissima sulla sponda destra.

All' una circa approdiamo, dopo aver superato il solito ponte distrutto e, forse il primo di tutto il Reno non ancora ricostruito. Tutti vanno a mangiare, ad esclusione di Volpi e Pisoni che si fermano a sorvegliare le barche. Decisione quanto mai opportuna perché un passeggeri, viaggiando veloce quasi a fil di sponda, ce le riempie.

Verso le quattro riprendiamo il viaggio. Le rive si sono fatte ora completamente piatte.

Compaiono immensi prati popolati da bovini pezzati, qualche spiaggetta che la giornata calda ha trasformato in carnaio, e poi vacche, vacche, vacche a quattro zampe, in bianco e nero, a perdita d' occhio.

Alle 18 arriviamo a Rees, Km. 837. Ci mancano 163 Km. per Rotterdam. Due tappe.

Sbarchiamo con questo piacevole pensiero fisso in capo.

I nostri, che hanno trovato letti per tutti, ci aspettano sulla riva. All' approdo l' altra barca urta un po' violentemente contro riva ed Aldo, già in piedi e pronto a sbarcare, fa il solito bagno comune al Po, al

Naviglio e finalmente anche al Reno. Lomiry si è comportato da eroe, senza dimostrare impazienza nè stanchezza, compiendo con vivacità tutti i suoi turni di voga. A terra, ora, risponde con noncuranza a chi gli chiede come se la sia passata, moderatamente gesticolando con finta noia per dar maggior risalto alle sue dichiarazioni. Di tanto in tanto, distrattamente, si tocca le natiche: ha un deretano che assomiglia ad una focaccia tanto è piatto. Una volta tanto d' accordo con l' altro equipaggio, lo nominiamo "valoroso vogatore" Honoris Causa, citandolo d'esempio al Fabio.

Pagani, denunciando un dente cariato, chiede in prestito uno degli stuzzicadenti prelevati dalla tavola imbandita da cui il Gran Capo s' è alzato per assistere al nostro arrivo. La secca risposta colpisce e meraviglia l' architetto, che ci comunica il suo desiderio d' istituire immediatamente dei corsi per la rieducazione del linguaggio, rendendo obbligatoria la frequenza a tutti i membri dell' equipaggio delle lance e della 1400. Mortarino risponde non si sa che cosa, ma non è difficile indovinarlo.

Il resto dell'equipaggio commenta sonoramente a labbra chiuse la proposta di Pagani, che si ritira disgustato. Ricompare a tavola, ed è sorpreso ad abusare delle espressioni dittatorialmente riservatesi quale direttore dei corsi ed invece categoricamente inibite, pena la multa, a noi tutti.

Il Ferrari approfitta del momento di sfavore dell' avversario per tentare una rivincita, ma viene sommerso dai commenti non favorevoli di tutto l' equipaggio che torna a presentargli come esempio il Lomiry. Questi irradia luce. Lo spegnamo ed andiamo a letto, attraversando il paesino completamente distrutto e solo in parte ricostruito.

1 luglio 1953 - Culemburg

Partenza da Ressa alle 5. Altri 103 chilometri, oggi.

Alle 7,00 siamo al posto di confine tedesco (uscita). Breve sosta e poi via.

Dopo 10 chilometri circa, quello olandese. Una pignoleria spaventosa. Scrutati i passaporti in tutti i sensi, confrontano gli elenchi degli indesiderabili, sfogliano i *carnets de passage* delle imbarcazioni una, due, tre volte. Poi ci chiedono perchè non abbiamo segnate le caratteristiche del motore.

Quale? Ma quello delle barche!

Ripetiamo che sono barche a remi, che noi siamo italiani di Milano, non svizzeri di Basilea, e che fin qui ci siamo arrivati vogando, essendo il nostro appunto un raid remiero. Impossibile.

Vengono alle barche, controllano le targhe e si convincono a malincuore che il motore non c'è.

Riusciamo a partire dopo un'ora.

Continua il paesaggio delle vacche. Alle 9,15 entriamo nel Lek, la diramazione superiore del Reno nei pressi della foce. Angelo "U" si incanta al timone e tenta di portarci contro un traghetto; e non ci riesce per la continua, assidua vigilanza del Gianni che conosce le distrazioni dei due Angeli quando sono di turno al timone. Il primo mulino a vento finalmente.

E' passato mezzodì, il sole picchia e la corrente è inesistente. L' altra barca, più a riva della nostra, chiede ad una coppietta, che al nostro passaggio finge di prendere il sole stesa sulla sponda, dove si possa trovare un ristorante. Dopo una lunga spiegazione, l' accesa perspicacia di quell' equipaggio comprende che ci dobbiamo sorbire due chilometri di navigazione in un canale per raggiungere, sotto un sole cocente, Vageningen, posto nell' interno ed invisibile dal fiume, ma comodamente rilevabile dalla carta. Veniamo a sapere poi che c'era un ristorante dietro la fila degli alberi presso la quale stava seduta la coppietta da noi interpellata.

Fa molto caldo e siamo fradici di sudore. In pantaloncini e zoccoli entriamo in un ristorante imbottito di tappeti (il primo trovato) e ci sediamo a tavola. Ci servono con la solita lentezza camerieri legnosi in frac. Appena finito, ritorniamo con le barche sul Reno e ci cerchiamo un posticino tranquillo ed ombroso per la siesta. Pagani ne approfitta per iniziare i corsi annunciatici ieri. Chiama a raccolta l'equipaggio già sparso a sonnacchiare sull' erba, lanciando sterco di vacca secco - materiale abbondantissimo nella regione, tanto da far pensare ad una proficua esportazione - contro gli svogliati. Questi di lezioni non ne vogliono sapere, e lo dimostrano con i commenti illustranti lo scarso senso morale dell' architetto e sollecitando il personaggio in questione a trovarsi altre occupazioni e passatempi, specie nel campo affettivo. L'invito gli è rivolto in milanese e dimostra la assillante necessità di una decantazione del vocabolario. Nonostante ciò, le lezioni sono sospese.

Alle 15,30 ripartiamo sotto la minaccia di un temporale. Impieghiamo quattro ore a percorrere i restanti 32 chilometri. Noi remiamo senza forzare, mentre l' equipaggio dell' altra barca, che ci è di poppa a 400 metri circa, spinge a fondo per raggiungerci. Ma qui dove la corrente è morta, l' handicap è nostro, data la maggior leggerezza dell' imbarcazione. Il distacco rimane invariato per mezz' ora circa, poi comincia ad aumentare progressivamente. Sono cotti, quelli della "Due", e lo sforzo fatto per passarci ed arrivare primi costa loro un paio di chilometri di distacco. Da noi la stanchezza non ci è ancora saltata alla gola e neanche lo scoppio della polemica, sempre latente sino a che la corrente ci ha favorito, fra correntisti e dirittisti, non porta a brandire serramanici od ad agitare arpioni.

Arrivo ore 19,30. Oltre ai nostri TRE soliti, ad attenderci stasera c'è anche Padre Casini, Mr. Bolck ed un altro di cui non ricordo il nome. Saluti, presentazioni; siamo tutti stanchi e, lavatici sommariamente, andiamo a cena. Ritardiamo l'ora del meritato riposo per portarci caritatevolmente ad accogliere all'arrivo l'equipaggio della "Due", confortandolo con bevande calde, massaggio agli organi rattrappiti, coperte di lana. Chi può, poi, a letto. Gli altri devono accordarsi con i nostri ospiti sui particolari dell'arrivo a Rotterdam.

2 luglio 1953 - Rotterdam

Ce l'abbiamo fatta. Siamo a Rotterdam, dopo dodici giorni dalla partenza da Basilea.

Un enorme sospiro ed un commosso abbraccio ha caratterizzato l'approdo di oggi.

Partenza ore 6 da Culemburg. L'albergatore s'è dimenticato di destarci alle 4, ritardando così la partenza, ed anzi obbligandoci a trarlo dal letto per farci aprire.

Il tempo è incerto. Remiamo con forza per vincere la lieve corrente contraria, dovuta all'alta marea.

I turni di voga sono lunghi a passare, data la fatica.

Al Km. 990 (Kempen an Lek, ore 11) ci aspettano Lomiry ed il signore di ieri di cui non ricordo il nome, che si imbarcheranno coi noi: il primo sulla "Due" per le riprese dell'arrivo, il secondo sulla nostra per indicarci la via nel porto. Dopo qualche chilometro all'inizio delle banchine di Rotterdam, un battello battente bandiera italiana ci viene incontro: sono i connazionali d'Olanda, al corrente del nostro arrivo, che ci salutano con entusiasmo. A bordo c'è anche Padre Casini, Viviani e Ferrari, quest'ultimo in tenuta d'ammiraglio. La navigazione si fa ancor più dura, dato il ribollire delle acque. Lomiry passa sul battello, che ha virato di bordo ed ora ci fa da guida riparandoci un po' dalle onde. Effettuiamo un velocissimo cambio per non perdere il cantatto col natante: impresa quanto mai difficile e faticosissima, dato il movimento. Enormi battelli, rimorchiatori, chiatte, ci passano accanto, sconvolgendo il fiume, salato ormai. Balliamo ed imbarchiamo come mai prima d'ora. Per fortuna la meta è vicina, a vista d'occhio. Scherziamo con Papà Viviani e Ziò Fabio, accovacciati in poppa al battello. Passiamo un ponte e subito a destra, imbocchiamo la darsena d'una canottieri. Approdiamo alla banchina e ci abbracciamo con tanto calore che quasi la barca si capovolge. Sono le ore 12,20.

Scendiamo a terra, ricoveriamo e disarmiamo per l'ultima volta le barche e ci lasciamo finalmente salutare dai connazionali, gioiosi come noi della riuscita. Doccia calda (oh, quanto sognata!) e commenti di Pagani all'indirizzo del Fabio. Ci avviamo a colazione: rinfresco, cerimonie, saluti sulla terrazza del ristorante, situato all'ultimo piano di un palazzo del centro appena ricostruito.

Riusciamo a mangiare alle tre, quando ormai siamo bocconi.

Ancora discorsi di ringraziamento e di augurio, poi in treno ci trasferiamo all'Aia, all'Hotel Terminus, dove ci sistemiamo.

La comitiva si divide in tanti gruppetti, ognuno scorribandante per i fatti propri.

Alla sera, pranzo alle 20,30; poi passeggiata al mare per assistere ad uno spettacolo di fuochi d'artificio. La gente del luogo è cordiale, allegra e con un po' di tedesco ci si riesce a comprendere. Torniamo molto tardi, e ognuno per proprio conto. Per la prima volta dalla partenza, passa la mezzanotte prima che tutti siano fra le lenzuola.

3 luglio 1953 - Aia

Giornata libera. Al mattino, in pullman, ci si reca ad Amsterdam per la visita all'aeroporto ed alla città. La gita è stata organizzata dai corrispondenti con i quali Barioli s'era messo in contatto, che hanno pensato anche ai minimi particolari del nostro soggiorno in terra olandese.

Colazione a Volendam, il caratteristico paesino ove la popolazione conserva i caratteristici costumi. Per le cinque, ritorno all'Aia. Alla sera, pranzo in un ristorante giavanese: piatto unico di riso con venticinque qualità di intingoli alla dinamite. Pagani afferma che lo stomaco dell'equipaggio può resistere solo perché è stato allenato nei giorni precedenti dai commestibili procurati dal Fabio nei locali più disparati. Sorriso di comprensione del Fabio che ormai è bollato quale carnefice della squadra. La eccessiva parsimonia da lui usata durante tutto il viaggio lo ha reso il centro di tutti gli appunti scherzosi che quindici gentiluomini non mancano di rilevare o inventare in una persona che tutti desiderino veder soggetta a critiche spietate. Presenti i TRE della 1400, nessuno di noi si sogna di un commento benevolo nei loro riguardi; però, in barca, siamo tutti d'accordo che buona parte del merito della riuscita del raid lo dobbiamo al calore con il quale essi svolgono il loro compito a terra che per la difficoltà della lingua e le condizioni dei luoghi attraversati non risulta certamente né facile né leggero. Ma appena ci compaiono davanti, le accuse più roventi li investono: si fa loro colpa del vento e della pioggia, dell'assenza della corrente e del pane non servito, degli zoccoli rotti e dei chiodi nelle

barche. Essi accettano tutto e fingono di arrabbiarsi. Con tutto ciò, zio Fabio è sempre più tirchio di un ebreo di Amsterdam. .

4 luglio 1953 - Rotterdam -- 5 luglio Milano

Alle ore 10, al Palazzo Comunale, ricevimento del Borgomastro.

Ci siamo trasferiti qui dall' Aia col pullman messo a nostra disposizione dagli amici del luogo.

Il Palazzo è relativamente nuovo (del 1926) e l' interno è tutto in marmo di Carrara. La sala delle udienze è rivestita in legno ed il pavimento coperto di tappeti. Ritratti dei Reali d' Olanda pendono dai muri.

Alle 10,20 fa l' ingr3sso il Borgomastro, a cui ci presentiamo. Pisoni offre i doni del Sindaco di Milano e della Montecatini. Padre Casini si trasforma in cronista per i microfoni della RAI.

Lomiry fotografa e riprende.

Il borgomastro risponde, dopo la traduzione dell' indirizzo di Pisoni, in olandese, con le solite parole di circostanza, immaginiamo. E la traduzione del comm. Sovico, rappresentante del nostro Console, ce lo conferma. Rinfresco con tartine, caffè, sigari e sigarette. Dopo il ricevimento, visita al Palazzo Comunale; una lussuosa sala per matrimoni è la cosa più bella visitata.

All' uscita ci trasferiamo sempre in pullman al porto, che visitiamo a bordo d' un battello. E' qualcosa di grandioso e di moderno. Ci dicono sia il più grande d' Europa. Il comm. Sovico, a bordo, ci illustra le costruzioni ed i loro usi. Ci portiamo sottobordo ad una carboniera italiana che il comandante ci offre di visitare ma che il poco tempo a disposizione non ci permette. Andiamo a colazione, poi i più spicci, non essendoci discorsi ufficiali di mezzo, fanno un breve giro nei dintorni. Rimango a contemplare la statua "Maggio 1940", eretta in ricordo del bombardamento tedesco che ha distrutto in un quarto d' ora il centro della città.

Rappresenta un uomo dal cuore schiantato, in atteggiamento di disperazione.

E' stato innalzato in mezzo all' enorme vuoto causato dalle bombe, misurante circa un chilometro di diametro, ed è opera di Zadkine, il vincitore della Biennale di Venezia di due anni fa. Ora io non so se sia un capolavoro o no, in quanto non sono in grado di giudicare in merito. Dico solo che per me il monumento è significativo: questa statua, dal dolore disperato, mi commuove e mi fa comprendere ciò che può essere stato, per Rotterdam, quel bombardamento che ne ha sconvolto il centro.

Ci portiamo alla stazione e salutiamo quelli che ritornano in Italia in automobile.

Alle 16,08 partiamo per Bruxelles. In treno, breve consultazione fra il gruppo che da Bruxelles vuole ripartire immediatamente a quello che desidera visitare la città. Vince il secondo ed all' arrivo depositiamo i bagagli e ci inoltriamo per la Capitale. La Grande Place impone la sua maestosità, il Palazzo Reale la sua quiete. E' una città simpatica, dai molti caffè con tavolini all' aperto che ricordano Parigi.

Alle 0,10 ripartiamo. Viaggio notturno attraverso il Belgio, Lussemburgo e Francia.

I più dormono, altri giocano a carte. Si fa giorno. I soliti hanno trovato due ragazze di Metz e fino alle 6 ridono e scherzano "seco loro".

Ore 11,20 Basel. Ore 18,00 Chiasso. Ore 19,20 Milano. Mogli, amici, fotografie, giornalisti. Volpi e Pagani stanno a guardare, poi a turno vengono salutati dai parenti degli altri. Congedo affettuoso. La comitiva si scioglie. Il raid è finito.

E' stato un viaggio magnifico, interessante, avventuroso.

Abbiamo sollevato curiosità ed interesse lungo tutto il percorso ed altrettanto ne abbiamo provato.

Ci siamo divertiti e tutti, chi più meno, abbiamo imparato cose nuove. Ma ormai è un' altra giornata e qualcosa è morto in noi. Lo dice la malinconia velata negli occhi di tutti, anche se la gioia del ritorno la può mascherare.

Il Reno con le sue meraviglie e la sua poesia è ormai cosa di ieri.

I canottieri tornano ad essere dirigenti, funzionari ed impiegati d' un grande, generoso complesso industriale milanese. Il cameratismo di barca è finito. Fra qualche tempo cominceranno i : "Ti ricordi quel giorno, la tappa di ". Noi, gli zingari dell' acqua, aspetteremo solo un altro raid per ridere in compagnia, dirci parolacce, litigare

Per noi, tutto il 1953 è finito. Abbiamo bruciato in quindici giorni un' esperienza che forse neppure in trent' anni ci saremo sognati di compiere. E di ciò, mentalmente, ringraziamo con fervore tutti coloro che ce l' hanno permesso.

Nella pagina seguente la foto scattata dopo la visita al Borgomastro di Rotterdam. Manca Augusto Barioli partito prima.



Franco Pisoni

Angelo Monti

Giuseppe Mortarino

Angelo Azzimonti

Gianni Volpi

Ugo Lusardi

Giovanni Giuzzi

Aldo Caldara

Guido Negretti

Giuseppe Setti

Franco Ferrario
(accompagnatore)

Luigi Pagani

GIORNALE DI BORDO DELLA LANCIA n° 2

Caratteristiche della barca:

Lancia a sei remi con tre sedili fissi, lunghezza m. 7,10, larghezza massima m. , peso Kg. 276, colore grigio chiaro con ai bordi una striscia blu e una striscia rossa.

A prua l' iscrizione "**Raid Basilea-Rotterdam**", a poppa (ai due lati) due fiancate a fondo marrone con marchio "**MONTECATINI**" e la dicitura "**Montecatini Milano e Canottieri Olona**".

Sulle pale dei remi la striscia tricolore.

Caratteristiche dell' equipaggio:

Capo barca	GIOVANNI GIUZZI
1° voga	Giovanni GIUZZI Giuseppe MORTARINO
2° voga	Aldo CALDERA Luigi PAGANI
3° voga	Giuseppe SETTI Guido NEGRETTI

Questo giornale di bordo è stato redatto durante il viaggio, in barca, sulle rive del Reno, nelle camere d'albergo, un po' dappertutto con la collaborazione dell' intero equipaggio.

21 giugno 1953 - domenica - Basilea



Messa in acqua delle barche e partenza.

-Basilea - Il raid remiero è cominciato da qui, la mattina alle ore sette, quando la lancia è stata calata nell'acqua e portata a braccia lungo la ripida scalinata del lungo fiume prospiciente la Renania-Basilea.

Prime sorprese: la barca fa acqua ed i remi non vanno bene. Commenti poco benevoli all' indirizzo di varie persone. La barca è pesantissima, infatti, mentre la lancia n. 1 può essere portata in acqua da un' esile fanciulla e da un vecchietto reumatico, la nostra barca

-Basilea - La lancia è stata calata in acqua, sono state infisse le bandiere Italiana e Svizzera.

Caricati i sacchi ed i viveri, viene dato il segnale di partenza.

Sulle rive a salutarci sono i colleghi venuti da Milano, accompagnati dal Presidente del CRAL Geom. LEFORATI e gentile Signora.

- Km. 168 ore 7,30 - partenza, una trentina di canottieri della Renania che ci ha aiutato molto nei preparativi ha addobbato di bandiere un barcone e ci guida per il tratto del Reno che attraversa la città. Intanto i colleghi della Sede ci aspettano al confine Svizzero -Franco -Tedesco per porgere un ultimo affettuoso saluto. La corrente è buona e possiamo agevolmente remare ad una velocità di circa 13 Km. all'ora. La barca fa un po' acqua.

ore 7,50 - Passiamo vicino al molo su cui stanno gli amici che ci salutano, rispondiamo al saluto e ci attracciamo al molo prospiciente la dogana svizzera.

ore 8,10 - Esplicate le modalità di transito si riprende il viaggio. Basilea si attenua all' orizzonte e con essa il gruppo di amici che è venuto così lontano per assistere alla nostra partenza. Forse non li abbiamo abbastanza ringraziati, ad essi vada il vivo e commosso pensiero dell' equipaggio della barca 2.

Il barcone degli amici svizzeri ci precede, mantenendo una distanza costante.

Km. 173,7 - raggiungiamo lo sbarramento del fiume e spostandosi sulla sinistra infiliamo il Gran Canal d' Alsace. Acqua tranquilla con buona corrente. Le rive in cemento sono in lieve pendenza. Al di sopra vegetazione con piante. I soliti pescatori domenicali ci salutano.

Ottima la segnalazione delle distanze chilometriche che è visibilissima dalle nostre barche.

Il sole comincia a scaldare dopo aver forzato la nebulosità del mattino svizzero. La prima chiatte ci viene incontro per fare la nostra conoscenza: ci prepariamo a riceverla puntando la prua trasversalmente all' onda. Primo colpo secco.... con forte beccheggio piattonata sull' acqua. La prua bassa imbarca tanta acqua quanto noi ingozziamo una buona dose di emozione. Setti riceve il battesimo renano in piena schiena. Ci accorgiamo subito della deficiente altezza della punta. Le successive chiatte daranno meno disturbo anche perché ci facciamo furbi dell' esperienza fatta.

Sempre seguendo il barcone della Rhenania, che ogni tanto serra per tenere lontano i nostri entusiasti rematori, arriviamo alla prima chiusa di Kemss dove ci attendono un battello passeggeri e la barca a motore che ci aveva superato poco prima. Essa era carica di pontieri militari svizzeri, gente anziana che deve compiere l' istruzione annuale di 3 settimane. Gli abiti bagnati, le carte appiccicate, le valige aperte, il tutto esposto al sole, ci fanno intuire quanto era avvenuto: una manovra sbagliata aveva buttato tutti in acqua.

Nella chiusa chiacchieriamo con i soldati e con quelli della Renania che sul bordo della chiusa attendono. Alle nostre spalle il grande portone metallico si chiude e l' acqua comincia a scendere lentamente.

I soldati ci tranquillizzano ma non nascondono i guai che ci aspettano nell' altra chiusa che dista da qui 16 km. Siamo ormai sul fondo di questo grande cassone scuro, unto e luccicante.

La porta di fondo si solleva e noi ci prepariamo a partire.

Salutiamo gli amici di Basilea che, molto in alto, fanno più chiasso che possono.

Continuiamo nel nuovo ramo del canale sulle cui rive, enormi colline fatte col terreno di scavo, ci tolgono completamente la vista del paesaggio. La Selva Nera rimane per noi una pura espressione geografica rilevata sulle carte topografiche che per ora non ci interessano gran che.

Ecco apparire sul fondo la centrale di Ottmarsheim e sui grandi portali della nuova chiusa ci attendono i "nostri" in maglietta azzurra. Lomiry sempre in movimento lavora con la sua macchina da presa.

Ci urlano di fare presto. Infatti appena entrati l' enorme porta metallica si chiude. Ci guardiamo in giro, la fossa è ben più grande della precedente. Il libretto della Reederei ci informa sulle sue misure:

mt. 185 x 25, non c' è male! Ci attacchiamo alla barca dei soldati che da tempo ci aspettavano.

La velocità di discesa dell' acqua è notevolissima; dicono 6 metri al minuto ma ci sembra un po' troppo.

Non facciamo riflessioni occupati come siamo ad attendere i guai. Tanto da mandare all' aria un tentativo del cineasta di venire sulla nostra barca per le riprese.

Sprofondiamo, questa è l' impressione osservando le valvole di scarico incastrate entro le pareti. Finalmente si fermano ed il pauroso portale a ghigliottina comincia ad alzarsi.

Intravediamo lo sbocco verso il Reno. Ci muoviamo per arrivare alla congiunzione col canale di scarico della grandiosa centrale che è alla nostra sinistra. Le acque sono molto mosse ma noi ci inoltriamo decisamente verso il Reno.

La foce del canale è al km. 194,6 e da un rapido calcolo constatiamo che molto tempo è passato dalla partenza. Finalmente eccoci nel Reno.

Un' occhiata in giro per fare la sua conoscenza. Le rive boschive sono guardate a regolare distanza da enormi bunker squarciati dall' esplosivo. La corrente è velocissima.

Cronometriamo e constatiamo che la nostra media si aggira sui 18 - 20 Km. orari.

Filiamo tenendoci nel mezzo del fiume. Sorpassiamo i soldati fermi a riva che all' uscita della chiusa erano filati via con il loro grosso motore fuori bordo.

Il cielo si oscura. Aria di festa a riva dove pescatori e bagnanti espongono più pelle che possono al sole non sempre visibile. Compare il primo ponte. Per ragioni prudenziali e anche per seguire la prima barca che ci precede di qualche metro, ci disponiamo per passare la prima arcata di sinistra.

L' acqua mossa e le urla dei primi ci avvertono della presenza di qualcosa da evitare.

Ma ormai non siamo più a tempo. Un colpo secco ed un arresto improvviso seguito da una ripresa accompagnata da una lunga grattata ci dà la sensazione di dover perdere il fondo della barca. Ci voltiamo ma non riusciamo a capire se era un sasso immerso o la testa di una palafitta. Comunque nessun intruso è comparso dal fondo della barca e tanto meno l' acqua. Proseguiamo ingoiando saliva e scambiando le relative impressioni. Bastava ancora poco ed avremmo chiuso ingloriosamente il Raid, questa è la conclusione di ognuno.



Riprendiamo con lena, il livello dell' acqua, alto, sormonta le difese che si protendono dalle rive verso il fiume. Mantenedoci in corrente evitiamo queste scivolate che generano gorghi e rigurgiti.

Ecco finalmente all' orizzonte il ponte e la massiccia mole del Duomo di Brisach che sovrasta il paesaggio. Forti della prima esperienza scegliamo l' arcata centrale verso la quale ci dirigiamo decisamente. La nostra deliberazione è confortata anche dal segnale esposto nel bel mezzo. Sennonché al di là vediamo un grosso rimorchiatore che, tirando le sue brave chiattoni sta venendo verso il ponte

e precisamente verso la nostra arcata; non c' è troppo da scegliere; la corrente spinge forte e le palafitte a sinistra non ci consentono il paesaggio. Attraversare e portarci tutto a destra non è più possibile.

E così continuiamo al centro. Con la coda dell' occhio e a calzoncini strettissimi vediamo alla nostra destra sfilare un mostro. Mai visto ! Passiamo sotto il ponte con l' ultima chiatte risalente: davanti a noi si apre un inferno di acqua.

Un' impennata paurosa seguita da piattonata segna l' inizio della danza. Ci buttiamo a destra, (manovra suggerita dall' architetto che sarà in seguito definito "maledetto") soltanto perché l' acqua sembrava meno agitata. Dovevamo accostare a sinistra ma in quel momento dominava un altro istinto.

Sempre sul dorso di quel toro infuriato raggiungiamo la riva destra dove la tranquillità ci permette di mollare e guardare a sinistra dove finalmente compaiono i "NOSTRI".

Attraversiamo, tirando da matti, e risalendo raggiungiamo l' altra barca che nel frattempo seguendo un percorso prudenziale sotto la riva sinistra, era giunta all' approdo non toccata dalle forti emozioni.

Sono le 13 e la prima tappa è conclusa.

22 giugno 1953 - seconda tappa

Ore 5 sveglia, porco giuda !

Ferrari è inflessibile. Fantasmi sotto i nomi di Setti e Giuzzi vagano alle prime luci dell' alba lungo le rive del Reno a ispezionare le barche. Pare che l' odore permanesse, massiccio ed impenetrabile, fino alla partenza avvenuta senza ritardo alcuno, malgrado il perfetto accordo nello scambiare i rispettivi remi che, pur essendo segnati con vistosissimi numeri, vuoi per le fatiche della notte passata in facili amori ancillari vuoi per le tossine immagazzinate il giorno prima e non ancora smaltite, il Pisoni non si persuade che i remi sono nostri, sacrosantamente nostri !

Ore 6,10 finalmente partiamo ! Dopo però aver superato alcuni disaccordi preliminari sulle ventilata necessità di imbarcare il cinematografo, che lasciamo a terra senza rimpianto.

La corrente, ottima, favorisce il nostro viaggio. Il percorso è rallegrato dal continuo scambio, con l' altro equipaggio, di cortesie sonore e cantate. A Monti viene promesso un meraviglioso paio di mutande da faccia e non si sa per quale ragione; forse per la rotondità del suo viso.

Alle 7,10 avviene il cambio. Giuzzi prende il comando. Le rive boschive si susseguono silenziose.

Soltanto pochi lavoratori dalla riva ci salutano con la mano. Rarissimi campeggiatori imboscati, stanno a vedere con un occhio fuori dalle tende, il nostro passaggio.

Km 256 ore 8. Il cielo, man mano che ci inoltriamo, perde l'azzurro perlaceo che ci sovrastava alla partenza.

Ore 8,20. Siamo in vista della BAC di Rhinau. Un cartello piantato a riva ci avverte della sua presenza e della necessità di far segnali. Lunghissimi fischi del "pesce sega" (Aldo Caldera), precedono il passaggio e assordano il Setti (7 7). Torna il sole ma per poco.

Perdiamo il contatto con il n° 1 che gode il privilegio di menare sulle acque agitate renane il cineasta che, continua impavido a pieghettare il sedile con il böffice.

Km. 264 ore 8,30 cambio. Un'ottima espressione della "calva brunetta" ci dice di fare il contrario di quanto fa la prima barca e seguendo il suo consiglio siamo sempre in vantaggio di qualche centinaio di metri. Continuiamo sul ritmo costante dei 17 km. orari ottenuti con la buona velocità della corrente e soprattutto dall'impegno dell'equipaggio.

Sulle rive si susseguono, squarciati, i bunker in contrasto con il paesaggio veramente wagneriano dalle rive ricoperte da foltissima vegetazione ed abbellite da filari interminabili di piante d'alto fusto. Muti, ammiriamo. Ma le nostre menti, in segreto, lasciano la barca per inoltrarsi in quei boschi a cercare un comodo posto per fare una bella dormita. Che bello sarebbe! Ma in fondo cos'è tutto sto impegno nel remare come galeotti; ci arriveremo lo stesso anche se un'ora dopo.

Cosa importa! Vadano al diavolo i telegrammi.

Ore 9,05. Ci colleghiamo con la prima barca e fra grosse risate leggiamo ad alta voce i primi fogli del diario. I loro commenti non sono ripetibili.

Contrariamente a ieri incrociamo pochi rimorchiatori e ciò ci aiuta molto nel fare una tranquilla navigazione. Notato in particolare il silenzio assoluto della sfinge "Mortarino". Soltanto quando si trova ai remi egli, gravemente, rompe il silenzio per raccomandare di tenere sempre sotto mano la riva.

Qualche volta, aggiunge, la corrente è fatta dai remi. Parole sante e grondanti di saggezza. E' l'oracolo. Ma l'architetto, con piena e colorata esposizione ragguaglia l'equipaggio sull'effettivo ambiente in cui avvenivano queste divinazioni e quale ne fosse il giusto valore.

Ore 10. Dopo una breve sosta sulla riva germanica imbarchiamo alloggiando il John Ford della documentazione.

Pareri molto discordi sul costo di un bunker, rimasti tali anche dopo una serrata dissertazione dello specialista in materia. Qualcuno pensa al "grano" malamente impiegato in queste inutili opere e all'impiego più razionale che egli avrebbe fatto nel caso ne fosse stato il fortunato possessore.

Gli equipaggi, sollevati dagli aggravi di concimi lasciati nei dintorni del bunker, viaggiano con più speditezza.

Il fiume si allarga e si popola di isolette coperte di salici. Al fondo si profila la città industriale; alti comignoli fumanti, indicano la presenza di Strasburgo.

Passato il ponte con tutte le precauzioni suggerite dalla "Putain respectueuse", che più degli altri vive del ricordo di Brisach, cerchiamo i "Nostri" ed il Friseur.

Superata abbondantemente la città, gli interrogati, dalla riva ci indicano il porto più avanti.

Finalmente i nostri sono all'ingresso, ma, per una falsa segnalazione, la manovra d'ingresso diventa difficoltosa.

Km. 295,6. Siamo nel porto tra le gru e i numerosissimi chiattoni. Entriamo nella chiusa, piccola al confronto di quella di Ottmarsheim, e di scarso dislivello.

Raggiungiamo il deposito delle barche indicatoci dal segretario del Rowing Club. Grassottello e gioviale è pieno di premure come un barbiere. Fa caldo ed un temporale sta preparando una abbondantissima lavata che occuperà poi, buona parte del pomeriggio.

Dopo il pranzo alcuni vanno a riposare mentre l'architetto progetta e realizza, con l'assistenza del "pesce sega", una magnifica punta di lamiera di lega leggera che frangerà le onde e darà maggiore sicurezza all'equipaggio.

23 giugno 1953 - terza tappa

Tetti lucidi come lumache e acqua scrosciante alla sveglia avvenuta alle ore 5. Nel letto ci lasciamo possedere da pensieri tutt'altro che sportivi. Se aumentasse la pioggia!

Purtroppo cessa e come grossissimi diesel marini, lentamente ci mettiamo in movimento; tutto è enorme e pesante. Lo spazzolino, il sapone e le mani cadono continuamente nel lavabo. Ci risulta che parecchi non fanno uso da molti giorni di questi utensili, ma il resto dell'equipaggio tace e sopporta con stoicismo le conseguenze. Dal taxi, lungo la strada per il porto, vediamo davanti a noi, camminare lentamente il macinino grigio di Antonio.

Cosa fa a quest'ora quel diavolo di negro? Si accorge della nostra presenza un istante prima della svolta e con una corsa acrobatica, ci insegue e raggiunge. Commovente il commiato da quest'italiano

spiazzato che ci guarda con gli occhi lucidi poiché vede in noi un lembo della terra per la quale sente tanta nostalgia !

Compiute le varie operazioni di preparazione alle barche, alle sette ha inizio la terza tappa. Il cielo grigio e nero non lascia sperare nulla di buono, comunque non piove e nella direzione verso cui ci avviamo si intravede qualche leggera schiarita. Il secondo turno di voga spetta sacrosantamente all'architetto maledetto e compagni che ci fanno segnare alla fine dell'ora la solita media dei 17 km/ora.

Ore 10,40 arriviamo a Lauterburg. L'approdo è piuttosto difficoltoso in quanto la corrente è fortissima e le acque sono molto mosse per un passaggio di un veloce e grosso rimorchiatore che trascina grosse chiatte. Al timoniere viene data una decorazione sul campo e la folla, dalla riva, applaude.

Ore 12.- riprendiamo dopo aver divorato una frugale colazione minimizzata da Fabio che, dopo aver scialato a Strasburgo, cerca di riassetare il magro bilancio. Commenti ad alta voce non sempre favorevoli all'amministratore che, per cameratismo ha consumato il primo dei due accertati pasti del mezzogiorno.

Ci avviciniamo al confine germanico dove la polizia ci viene incontro con poderoso motoscafo. Accostiamo e sbrighiamo tutte le pratiche doganali tra una massiccia squadra di doganieri corretti e gentili. Ripartiamo alle ore 12,30. Il fiume si allarga ma il paesaggio non cambia molto.

Ore 13.- Cambia sì invece ! La zona è più popolata. Sulla riva destra notiamo un magnifico ed attrezzato albergo con piscina. Alcuni bagnanti ci salutano. Dopo pochi chilometri passiamo nei pressi di Karlsruhe, quindi sotto il ponte di Worth. La velocità della corrente è diminuita e la corrente scende sui 10 km/ora.

Ora 14,20. La vogata viene interrotta per le solite manovre ostruzionistiche della terna (Capobarca, Pesce Segna e il Saggio) che hanno introdotto il sistema della remata a singhiozzo interrompendosi sempre; prima per il cambio delle tre maglie, (una per volta) poi della canottiera. Intanto noi ci beviamo tutto il cognac che il magnanimo Fabio ci aveva elargito in quantità irrisoria. Il cielo è sempre coperto ma fa caldo; non spira un soffio di vento. Siamo al km. 379, mancano km. 20,500 a Speyer.

Contiamo di arrivare alle ore 16.

L'architetto maledetto al timone ci ha fatto perdere 200 metri dalla barca n° 1. Lui però dice che la colpa è di chi rema. Non è vero ! La ciurma si preoccupa solo dei successi immediati mentre un oculatissimo e calcolato pilotaggio porta la nostra barca in vantaggio di alcuni chilometri sull'altro che ci insegue. Siamo in vista di Speyer che, con la massa del Duomo, domina il fondo del paesaggio. Qualche contestazione sul modo di procedere per la presenza di un grosso convoglio che costeggia la stessa riva lungo la quale stiamo scendendo. L'Architetto esaspera Negretti con i suoi controlli



visivi fino al punto di fargli perdere il controllo di sé. Partono due calci che non hanno che un' unica destinazione. Passa il convoglio e l'unica nube nera che tentava di oscurare il buon accordo. Con una remata lunga passiamo davanti ai Soci della Ruder Gesellschaft che ci attende sulla riva interna.

Guadagniamo l'imbocco della darsena e arriviamo, festeggiati, alla zattera.

24 giugno 1953 - quarta tappa. S.Giovanni Giuzzi.

La solita sveglia alle ore 5 fatta da chi non riesce a dormire e stramaledice i letti ad alta voce. Ad essi vanno aggiunti i vaganti notturni che fanno cigolare le porte. Al di fuori della finestra la nebbia spessa ci fa ricordare le cosiddette ferie estive e le belle giornate che fanno famoso l'inverno ambrosiano.

Pulizia e prima colazione con facce molto simili al colore del cielo che non si vede.

Sul libro dell'ostello viene segnato il nostro passaggio con disegni improvvisati dall'architetto che è in vena di modestia. Come potrebbe avere fantasia a quell'ora ?

Lo spiazzo della canottieri è molto simile ad un lager di prigionieri. I baldi canottieri stravaccati sulle panchine attendono l'arrivo del custode e l'alzata della nebbia che non ci consente di vedere l'altra riva. Finalmente riusciamo ad avere i remi.

Ore 6,50. Partenza alla cieca, visibilità cento metri. Al timoniere (Negretti) viene tolto di colpo e all'unanimità la decorazione concessagli il giorno prima: sfioriamo a 2 metri un bestione per fortuna quasi fermo. La densità della nebbia non cambia e le nostre orecchie si allungano sul Reno fino a raggiungere le chiatte che risalgono il fiume.

In questo momento ci accorgiamo della grave irresponsabilità dimostrata nel lasciare i regali ortofrutticoli (avuti la sera precedente da un fruttivendolo italiano) nelle mani del Fabio il quale si ingozzerà come un papero obliando noi poveri galeotti.

Ore 8,30. La nebbia dirada un poco ma il cielo è sempre grigio, anzi plumbeo; fa freddo e si rema indossando la tuta. Il Giuzzi ha così un motivo in più per interrompere la voga e perdere tempo.

Ci avviciniamo a Mannheim, il cielo diventa sempre più grigio per il fumo uscente da centinaia di ciminiere. Numerosissimi "vapori" che sostano attraccati alle rive o in navigazione sul fiume. Il movimento intenso e l'acqua agitatissima rende faticosa la vogata. Ecco in distanza due imponenti ponti che attraversano il Reno. Come al solito incrociamo un rimorchiatore; l'acqua ribolle.

Per evitare disgrazie decidiamo di fermarci tra il primo ed il secondo ponte.

Dall'alto il Fabio e "Occhio di Falco" ci osservano e ci sorpassano. L'accordo tra la ciurma dura poco. Si discute sull'arcata da sottopassare. Finalmente l'architetto, dopo aver coperto d'insulti l'equipaggio che non gli accordava fiducia, prende la guida della lancia e con manovra abile ed elegante si porta al di là del ponte. Siamo nel centro di Mannheim.

Da una parte e dall'altra per chilometri e chilometri, stabilimenti, centrali, fonderie e migliaia di carrelli aerei in movimento. La medaglia tolta al Negretti viene concessa per metà a Giuzzi e per metà al Pagani. Il Negretti si sottomette al troppo palese ingiusto provvedimento con alto senso di disciplina.

Ore 10. Cambio. Il trio polentone e polemico per eccellenza si mette borbottando ai remi.

Finalmente sulla riva vediamo un pescatore, dei mille visti, che prende un bel pesce.

Un pensiero profondo ci dice che sarà un pesce in meno che si ciberà delle nostre carni quando nel tratto della Lorelei si verificherà il temuto disastro. Nel turno dei polentoni, Giuzzi ha la solita idea di aiutarli nel remare poco ed allora si approfitta per festeggiare il suo onomastico, brindando alla sua salute con del vermouth italiano e biscotti tedeschi. Anche il Reno parteciperà al brindisi sciogliendosi sull'enorme lingua il proprio bicchierino di vermut.

Ore 11,20. Cambio. Abbiamo remato un'ora e venti il che smentisce quanto ha scritto il maligno Caldera. Sappiamo ormai tutti in quale conto tenere le tendenziose asserzioni del Pesce Sega. Ancora una volta i tre della "1400" ci hanno abbandonato. Li cerchiamo invano sulle rive del Reno, dove saranno? Abbiamo fame e sete. C'è chi propone di fermarsi e mangiare per nostro conto, ma da un rapido accertamento risulta che siamo in possesso di soli marchi 13,25 e un francobollo di 10 pfenning.

Ore 11,34 il povero Pagani, che è al timone deve come al solito:

1. timonare con i piedi
2. svuotare la barca dall'acqua con la mano destra
3. aiutare con la sinistra, immersa nell'acqua a mò di remo, a far andare avanti la barca.

Il Reno è ora lento; la nostra velocità si aggira sui 13 km/ora.

Adesso interrompo per la debolezza.

Arriviamo al ponte distrutto di Gersheim dove vediamo i nostri.

Attraversiamo e accostiamo. La fame non consente indugi. Ci buttiamo sulle derrate ed in breve spazzoliamo le tavole. Ripartiamo alle 13,15 sempre col tempo cattivo e col vento che tende ad aumentare. L'acqua è sempre più mossa, il cielo d'un blu grigio. Il paesaggio incomincia ad interessare.

Km 477 ore 15,40. Lunghe colline moreniche coltivate fanno da sfondo al fiume.

Km 480. Appare un paesino veramente pittoresco. Ci accorgiamo che le colline di fondo sono completamente ricoperte di vigne.

Vento schiarite e nubi nere si alternano in questa ultima parte della tappa che ci porta a Mainz.

I nostri ci attendono all'imbocco di un affluente.

Sbarchiamo e vuotiamo le barche per poi ricaricarle perché quello non è il posto giusto. Risalendo quasi un centinaio di metri troviamo la sede di un club dove rifaremo quello già fatto inutilmente prima.

Per la storia quest'ultimo tratto è stato fatto dall'architetto e da Giovanni.

Attraversando orti arriviamo all'Ostello sistemato in un vecchio forte mezzo spaccato da bombe d'aereo che non gli spettavano. Il ponte ferroviario, vicinissimo, deve aver goduto, in questo campo, privilegi ed attenzioni non comuni. Pur non essendo completo l'Ostello è abbastanza pulito e ben sistemato ...

Dopo la pulizia qualcuno va in città per assistere al triste spettacolo di una città distrutta gravemente. Poche le nuove costruzioni eseguite (ad esclusione dei negozi fronteggianti le strade) e grandiosi i vuoti. Solo le cantine sono svuotate dalle rovine mentre il resto incombe ancora sui marciapiedi e sulle mura smozzicate. Al mattino successivo si va verso St. Goar (con l'auto) per un sopralluogo al fiume che dovremo percorrere dopo la giornata di riposo. Chiarite le difficoltà rientriamo a Mainz sotto l'acqua.

Nel pomeriggio si parte per Francoforte dove, all' arrivo, si fa sfoggio di impermeabili per il violento acquazzone. Visitiamo la città vagabondando finché, a sera, un nuovo acquazzone investe la città. Francoforte sembra un grande cantiere, strade all' aria, tubi, saldatori e case nuove in ogni parte. Scopriamo giardini magnifici i cui colori sono esaltati dall' umidità della pioggia caduta prima. Volevamo rendere omaggio al Goethe, nella sua nuovissima casa ricostruita dalla meticolosa pazienza tedesca, ma l' ora dei nostri orologi umidi non andava d' accordo con quella delle visite.

26 giugno 1953 - Quinta tappa - Mainz - Koblenz

La sveglia fissata per le 5 è sempre vergognosamente anticipata dai soliti pipistrelli che alle prime luci di un giorno piovoso cominciano a fare mille cose inutili tra le quali, la meno gradita, rompere le scatole a chi vorrebbe impiegare razionalmente gli ultimi minuti di un letto "comodo".

Qualcuno insaccato nel candido telo, alla prima scrollata di un indignato capoccia, denuncia malattie non bene specificate. Comunque appare chiaro il tentativo di allungare la stasi nel letto. Piove e non piove. Le mani si sporgono dalle finestre come per un giuramento, ma tutti non sono d' accordo sulla partenza e che alla fine avviene. Intanto gli impermeabili fanno le prime apparizioni. Le nubi basse coprono quasi completamente il paesaggio. Pioviggina. Poi la nebbia lentamente si alza.

Possiamo vedere quei caratteristici paesi ordinati lungo le rive. Le torri, i castelli e le isole popolano il fiume e le rive. Bingen è superato. Ecco la Mauserturm e l' isola con la torre Pfaltz che ospita un museo marinaro. Ecco il roccione della Loreley denso di leggende, (un sassone qualsiasi che il peggiore dei nostri laghi ne ostenta a migliaia).

I nostri ci raggiungono e dalla strada che costeggia il fiume ci chiedono le impressioni.

Lomiry lavora intensamente. Cadono tutti i timori che i vecchi lupi del Reno ci avevano indossati come pesanti mantelli. La corrente non era così forte come immaginavamo e neppure tanto stretto era il fiume. Forse l' abbondanza di acqua attenua le difficoltà. Sono le ore 12. Ci sembra di aver superato la chiave di volta del Raid, sennonché subito dopo l' attracco a St. Goarhausen ci accorgiamo di rimanere, per la forte corrente e per le onde che sbattono violentemente la barca.

Decidiamo di riprendere combinando il solito casino per raggiungere l' altra sponda più tranquilla dove il "Commissariato" avrebbe dovuto preparare il pranzo. L' altra barca giunta dopo di noi, moltiplica il casino per un buon coefficiente. Essi non riescono a tenere la riva ed alcuni sono già a terra.

Riprendono riva ma perdono il timone. Pisoni si butta in acqua per il ricupero.

Al nostro passaggio ci avvertono e ci dirigiamo su di lui. Appena mette piede a terra, provato dallo sforzo, ci allontaniamo per attraversare. Attracchiamo e ci prepariamo a ripassare il fiume con il traghetto per il pranzo che ci aspetta.

Ripartiamo da St. Goar rammaricati di aver perduto tanto tempo prezioso per colpa dei "Nostri" che, malgrado gli accordi variarono la fermata. I restanti 30 km sono percorsi senza nulla di rilevante.

Km. 587 - Siamo in vista di Koblenz. Una jole a 2 voghe ci viene incontro sotto riva.

Riconosciamo, dalla maglia, uno dei nostri che tiene il timone. E' Lomiry che per tenere l' equilibrio, parla non movendo le labbra. I due giovani vogatori non certo lo incoraggiano con le poche parole di inglese che il nostro John Ford parla preso dalle strettezze.

Calde ed affettuose sconcezze gli vengono man mano lanciate dall' equipaggio n° 2 che compie l' ultimo chilometro alla pari della jole. Tra le erbe spuntano i "Nostri". Entriamo in una darsena parallela al fiume e protetta da una lunghissima e sottile penisola erbosa. A metà, su barconi, ci appare un curiosissimo palcoscenico con scenari tridimensionali ricchi di colori e fontane; sulle rive sono disposte le gradinate costruite con ponteggi tubolari.

Superiamo ed arriviamo alla Società di canottaggio. Scarico, doccia e giretto nei dintorni in attesa della cena. Per il pochissimo tempo a disposizione non ci è possibile vedere la città.

Abbiamo comunque la possibilità di vedere delle case lungo la strada che a piedi ci porterà nelle vicinanze del ponte. Con l' auto l' attraversiamo e raggiungiamo l' inizio della salita che lunga ed erta ci porterà fino alla sommità dove trovasi la fortezza di Ehrenbreitein in cui è sistemato l' albergo della gioventù. Abbondantissima illuminazione dal bosco sottostante e massiccia delusione all' arrivo nel vedere lo stato in cui si trova questo albergo.

27 giugno 1953 - Sesta tappa - Koblenz - Badgodesberg

Dalla fortezza vediamo sotto di noi Koblenz grigia. La Mosella e la punta col monumento, non so ancora a chi dedicato. Ci incamminiamo discendendo dalla fortezza, per raggiungere le barche lontanissime. Partenza alle ore 8,10. Piove ad intermittenza Nubi bassissime. Visibilità non buona. Si comincia la giornata sempre nello stesso modo.

Ecco Kesselheim la grossa chiesa, con il campanile quadro e con freccia alta, contornata dalle casette e struttura lignea rivestite di muratura, coperte da tetti a forte pendenza rivestiti di lamelle di ardesia. La pioggia si infittisce. Decidiamo di sbarcare quando comincia a scrosciare. Una banda di brutti ceffi variamente impermeabilizzata guadagna la riva e vaga in cerca di un ricovero. Ma non ci sono alberi. In mezzo ad un campo una banda di zingari campeggia con lussuose macchine americane. Sono magiari perseguitati da tutti, e noi ci rendiamo perfettamente conto di questo ingiusto trattamento; ci affrettiamo a fare l' inventario delle nostre cose appena ci allontaniamo dal campo.



Riprendiamo per sbarcare di nuovo sotto un nuovo scroscio d' acqua. Gli equipaggi fanno del folclore con i loro vestiti e le espressioni inno-minabili. Si riprende sotto la pioggia e si rema contro un vento fortissimo che solleva le onde che numerosissimi battelli formano al loro passaggio.

Cominciamo ad averne piene le scatole di questa sarabanda che non ci da un momento di tregua.

Rimorchiatori enormi, battelli passeggeri enormi, onde e pasticci liquidi.

Konigawinter, località balneare di grande attrazione, è grigia e allungata sulla riva. Bad Godesberg si avvicina sulla sinistra.

I nostri, dalla zattera della Società Canottieri ci attendono. Sul pennone sventola il nostro tricolore. Sono le 13,30.

Sistemazione delle barche, doccia calda e distensione in un buon alberghetto, vicinissimo al fiume, dove il pensiero di rimanerci un giorno e mezzo ci conforta.

Potremo con comodo, dopo 478 km. Di fiume, svuotare i nostri sacchetti e fare un po' di ordine nel caos che avevano combinato i più impensati connubi. Breve visita a Bad in attesa di istruzioni da parte del consolato (si profilano i ricevimenti ecc....). Tempo sprecato perché nessuno si fa vivo.

Ragion per cui, l' indomani i dissidenti piantano la baracca e se ne vanno a Bonn e a Colonia. (Pagani, Negretti e Azimonti). Gli altri rimarranno tutta la mattina a Bad per essere alla fine ricevuti dall' Ambasciatore d' Italia. Nel pomeriggio alcuni andranno a Konigawinter altri rimarranno in albergo a fare "bordello".

29 giugno 1953 - Settima tappa.

SS.Pietro e Paolo. Festa del lavoro. Km. 646 Bad Godensberg (sede canottieri) - Neuss Tiedesheim.

Si santifica la festa alzandosi dal letto alle 4, non c' è ancora il sole ma il mattino è bellissimo. La prima giornata di bel tempo ci fa superare le inerzie che legano il nostro corpo. Si parte alle 5,15. Il sole ha già superato i colli che si riuniscono con gli altri sette che grondano di leggende: Sigfrido, i draghi, ecc ...

Km. 29 ; in due ore, marciamo con una buona media. Siamo in vista del primo ponte sospeso.

Dopo di questo Colonia ci appare con l' incombenza del suo Duomo. Breve sosta a Köln che alle ore 9,25. D' ora in poi il chilometraggio d' arrivo viene segnato sulla sponda della barca, così ognuno può vedere la meta. Ore 11,35 Km. 719. Ormai il più è fatto, mancano solo 9 km; a Dusseldorf, se quei "fanigottoni" che remano non si fermano come l' altra volta a farsi fotografare, può darsi che per le ore 12,15 si arrivi. Ma non si possono fare pronostici, abbiamo lasciato Colonia alle ore 9,25 dove abbiamo trovato quelli dell' auto con le banane. La nostra barca fa molta acqua. Bisognerà farla vedere.

Il vento ogni tanto disturba il viaggio. Sul fiume c' è poco traffico, però i barconi ed i battelli che incontriamo sono sempre grossi (t. 1000-1200).

Siamo passati da Laverkusen, dove sorge l' imponente complesso della Bayer. Lo stabilimento sarà lungo 2000 metri ed abbiamo contato 18 ciminiere. Le rive del Reno ora hanno cambiato aspetto, non più colline ma prati ondulati e boschetti. Sembra di essere sul Po.

Fa caldo e vediamo molti bagnanti. Il cielo è sempre sereno, ma non è il cielo d' Italia.

Ieri a Colonia, dove in pochi siamo andati in treno, abbiamo comperato i giornali italiani. Abbiamo letto sulla Gazzetta l' articolo del nostro arrivo a Coblenza. Il morale è sempre buono, ma Caldera ha il mal di pancia. Urli dalla riva quando eravamo a 200 metri più a valle, ci segnalano l' arrivo. Sono le 12,25,

rimontiamo, tiriamo le barche sulla riva e ci inviamo all' Ostello (Jugendheim) dall' aspetto migliore di quello infelice baraccone di Coblenza. Ci puliamo, mangiamo con la solita brama e ci prepariamo per raggiungere Dusseldorf che dista molti chilometri. Città molto ricostruita ma che non offre particolari attrattive.

30 giugno 1953 - Ottava tappa.

Dopo una notte passata su durissimi e inospitali lettini ci svegliamo alle 4.

Colazione e partenza alle ore 5,05. Cielo con nubi rossastre e variamente colorate come un tramonto. Viaggiamo con una buona media per le prime due ore poi attendiamo gli altri che si attardano per l' handicap dovuto alla sostituzione di un canottiere non partito per recuperare una sua macchina fotografica lasciata a Dusseldorf per riparazioni.

Assieme attraversiamo la Ruhr. Grandiosi impianti industriali, gru, pontili, ciminiera. Il tutto è molto interessante. Si continua l' avanzata che avviene con molta cautela. I piccoli rimorchiatori fanno onde molto alte, al passaggio di uno di questi avvenuto nelle immediate vicinanze, oltre ai sassi imbarchiamo acqua. Ci infiliamo nella foce della Ruhr, sbarchiamo e cominciamo ad aspettare il trascorrere di due inutili ore che ci fanno incazzare oltremodo. Avremmo dovuto fermarci una mezz'oretta.

Invece non si sa per quale maledetta storia, siamo lì a respirare carbonella.

Alla fine decidiamo di piantare in asso la prima barca e partiamo alle ore 10,20 diretti a Wesel.

Traffico diminuito e sponde piatte affollate di mucche olandesi. A 8 km. Da Wesel ci raggiunge la prima barca che si fa trascinare allegramente dalla scia di un grosso barcone. Proseguiamo remando con forza. Arriviamo a Wesel (km. 814) e sbarchiamo, cerchiamo un ristorante nel paese completamente distrutto, dove consumiamo un buon pranzo.

Il Gasthaus è nuovo e cortesi sono i proprietari. Dopo una breve sosta ripartiamo alle 16 sotto un sole caldissimo, per Rees che raggiungiamo alle ore 17,40. I "nostri" ci attendono con buone notizie; avremo finalmente un letto su cui stenderci.

Il Lusardi è rientrato con la sua macchina fotografica asciugata. La birra è ottima e tutto va per il meglio. Bagno involontario del Pesce Segna. Rees quasi completamente distrutta dalla guerra, presenta nelle sue casette basse, il carattere dell' architettura olandese. Costruzioni semplici con mattoni rossi e serramenti bianchi.

1 luglio 1953 - Nona tappa.

Chilometro 837. Partenza ore 5,40.

Il Reno è larghissimo ma il cosiddetto "timoniere" appena lasciata la riva, ci porta decisamente verso un gruppetto di barche ancorate che evitiamo con una salva di urla. Due secondi dopo centriamo in pieno una barchetta di poco scostata dalle altre.

Apprensioni per la punta di alluminio che riceve l' urto e successiva copertura di insulti al timoniere che, confuso, non riesce più a sbrogliare il timone dalla catena d' ormeggio della barchetta suddetta.

Il cielo è coperto di nubi con qualche sventagliata di azzurro.

Il sole apparso alla sveglia, ritorna a dormire sotto una trapunta soffice di nuvolette dorate. La frontiera olandese non dista che di 20 km. Il traffico è completamente diminuito, il carbone è completamente scomparso dai carichi ed è sostituito dalla nafta e altro materiale di cui non possiamo accertarne la natura. Ore 6,35 Emmerick.

Sbrighiamo le formalità doganali perdendo più di 20 minuti. Ripartiamo consegnando nel bel mezzo del fiume il foglietto di controllo.

Ore 8 attraversiamo il confine; ora viaggiamo in acque neutre. A Lobith si avvicina la lancia della polizia che ci fa accostare a rive. L' architetto si avvia verso gli uffici dove pignolissimi impiegati consultano mille volte i nostri documenti e girano tra le mani i carnet come fossero delle stranissime carte. Forse non le hanno mai viste e lo si capisce. Finalmente tutto è sistemato.

I primi fiorini vengono spesi nell' acquisto delle banane mentre un pignolo doganiere si assicura che le nostre barche non hanno motore.

Ripartiamo e alle 9,10 entriamo nel Lek, meno largo e con velocità di corrente ridotta.

Rive basse, verdi, cosparsa di mucche pezzate di bianco e nero. Il traffico continua per quanto ci avessero assicurato oasi di pace. Riponiamo con commozione il caro libretto della Rederei - Svizzera che ci ha tenuto validissima compagnia fino a questo punto. Il suo servizio è finito, di lui conserveremo un carissimo ricordo. Le segnalazioni chilometriche non sono così vistose come quelle del Reno ma esistono ancora e ciò ci conforta. Passiamo Arnhem, spettacolo nuovo di architettura immersa nel verde. Molte sono le casette poste su chiatte. La riva densa di vegetazione dopo un breve retroterra piatto, si alza su

un costone su cui spuntano le nitide architetture di case che fino ad ora avevamo ammirate solo sulle riviste. Il sole è alto e la temperatura è elevata.

Cerchiamo un ristorante che finalmente troviamo infilandoci in un canale.

Dal porto raggiungiamo Wageningen dove consumiamo un buon pasto. Il sole ci spinge a cercare ombra e ci toglie il desiderio di vedere il paese che dalle prime impressioni ci dà la misura della sua bellezza. Fuori dal porto, rovente, cerchiamo con indolente andatura un albero che ci ospiti.

Sbarchiamo e ci buttiamo nel verde ombroso, nel frattempo il sole scompare e le nubi minacciano un temporale. Alle 15,30 ripartiamo con una insaccata dovuta al Negretti. Rimangono ancora da percorrere i 37 chilometri che ci separano da Culemborg.

L'acqua è dura e la corrente è quasi scomparsa, sono tre cambi in tutto. La media delle due prime frazioni è di circa 12 km/ora. Giovanni fa un esperimento con tipi di vogata e loro rendimento.

Comunque l'equipaggio comincia a denunciare il peso della faticosa giornata.

Il vantaggio sulla prima barca acquisito nella prima frazione, si annulla e rimane tale con la seconda.

La terza frazione diventa pesante, entra in ballo la faccenda della barca con i suoi 60 chili in più.

A denti stretti arriviamo a Culemborg col "Vescovo" (Mortarino) incazzato per il distacco.

Scarichiamo e con i nostri bagagli attraversiamo il paese in festa. Alla nostra finestra arriva il migliore rumore di una fiera completa in tutto ciò che si può desiderare. Credo di essermi addormentato a metà della traiettoria che dal tappeto sottostante va al letto.

Mi sveglio all'una, il paese è silenzioso. Tutto quel fracasso che la fiera della kermesse ci forniva dal grande vassoio della piazza cittadina, non c'è più. E' come se fosse cessato di colpo.

2 luglio 1953 - Decima e ultima tappa.

Km. 939,500 da Culemborg a Rotterdam. Colazione veloce per la sveglia ritardata rispetto agli altri già pronti. Gli studenti olandesi hanno accennato ad una sorpresa che ci attende. Dovremmo percorrere 50 chilometri e gli altri 10 che rimangono per Rotterdam verrebbero percorsi dopo. Varie congetture sulla sorpresa. Partenza alle 6,10, cielo nuvoloso e qualche goccia di pioggia (alle cinque pioveva). La navigazione è lenta per noi abituati ai 15 km. Orari. Infatti sul Lek, pur con buona volontà, non si riesce a superare i 12 km/ora.

La meta si avvicina di minuto in minuto, distiamo ora circa 42 chilometri da Rotterdam.

Paesaggio sempre uguale rive basse ed erbose senza troppi alberi, ma con enormi distese di pascoli dove innumerevoli mucche e tanti cavalli pascolano tranquillamente. L'equipaggio è stranamente tranquillo, la rivalità remiera tra muta e muta è completamente scomparsa, anzi si è giunti al punto di farsi reciproci complimenti nel modo più o meno ortodosso del remare. Nessuna apprensione per chi è di turno al timone, infatti quando si verificano errori di rotta, il timoniere, contrariamente al solito, viene "pregato" per eventuali modifiche. Scambi di impressioni sul paese ed i suoi abitanti che ci ospitano, sono generalmente favorevoli all'uno ed agli altri, il solo Mortarino non si pronuncia, riservando un giudizio definitivo a cose fatte, e ciò, sempre in conseguenza della sua spiccata "simpatia" per i ricevimenti! Sono le ore 8 ed essendo l'ora del turno di voga cedo carta e matita all'architetto, che rema, rema e rema come un disperato, trascinato da quella bestia di Mortarino.

Entrambi si illudono di aver compiuto l'ultima remata ma non sarà così. Alle 10,25 immergiamo nelle acque del Lek la tradizionale bottiglia con un messaggio pieno di significato. Per accordo tra l'equipaggio il messaggio non viene riportato su queste pagine per dare il privilegio della lettura a chi la troverà. Molti mulini a vento nascondono nelle loro capaci pance dei buoni motori elettrici.

Le case sono allineate sulla riva in bell'ordine, e pur essendo identiche le une alle altre, ecco Krimpen, qui dovrebbe finire la nostra fatica.

Sono le 11 precise e mancherebbero ancora 10 chilometri per raggiungere il millesimo km di Rotterdam. Sennonché le cose non vanno come sembrava. Sbarchiamo per una brevissima sosta e per prendere con noi Lomiry letteralmente ricoperto di macchine fotografiche, Maddlener sale sull'altra barca per fare da guida nel porto. Si riprende alle ore 11,25 con l'ultimo cambio; Giuzzi al timone, Caldera e Setti a riposare. Questa è la sorpresa di cui avevano parlato i due studenti olandesi, la sera prima a Culemborg. Riservata soprattutto a chi deve compiere l'ultima frazione. Man mano che procediamo, avvertiamo l'odore del porto che ci attende con tutti i suoi guai. Stavolta ci sono anche i piroscafi.

Dopo una ventina di minuti di navigazione, scorgiamo un rimorchiatore con bandiera italiana.

Viene verso di noi e su di esso scorgiamo i "nostri", Padre Casini, ed altre persone che, in seguito, conosceremo. Sono rappresentanti dell'azoto olandese e della "Montecatini". Ora il rimorchiatore ci fa da guida. Ci mettiamo nella scia e con facilità ci inoltriamo nell'immenso porto di Rotterdam.

Il movimento dei natanti viene via via più intenso, e con esso si moltiplicano, sulle rive, la selva di gru e di attrezzature varie. Anche l'acqua si fa sempre più mossa. Tiriamo con forza poiché sappiamo che la meta è vicina. E' la storia del cavallo che sente l'odore della stalla.



Arrivo (un po' movimentato) a Rotterdam

Il rimorchiatore è a trenta metri da noi e più a valle, perciò nessuna protezione può offrirci dalle onde sempre più rotte e profonde. Giovanni non ci sente più. Siamo in testa e non accetta consigli.

Manca ancora poco. Vediamo l'altra barca a una sessantina di metri più a valle, anch'essa in difficoltà e sballottata da ogni parte. Passiamo il ponte in una rabbiosa zuppa grigioverde.

Manca un chilometro, gridano dal rimorchiatore. Quasi non ci accorgiamo del saluto urlato da qualche centinaio di ragazzetti aggrappati alle ringhiere di un grosso battello bianco ancorato, per fortuna, a riva. Alla nostra destra il rimorchiatore ha ripreso velocità e ci sorpassa accennando all'ingresso di un canale a destra. Perbacco ci siamo! Ma altro che chilometro; il ponte è lontanissimo.

Girando vicinissimi a pile metalliche sempre a qualche metro dalla riva, entriamo anche noi nel canale. Con due colpi di remo superiamo la distanza che ci separa dal rimorchiatore già accostato a riva.

Gli applausi li sentiamo appena. Più forte è in noi la gioia di essere finalmente arrivati dopo quel burrascoso pelago. Mettiamo i piedi sulla zattera per l'ultima volta e sudati ci abbracciamo sotto la mira dei fotografi. Sono le ore 12,25.

I "nostri" vanno a rifarsi della commozione provata, in un bar vicino dimenticandoci del tutto.

Intanto noi cerchiamo le docce del club di cui siamo ospiti in quel momento.

Anche quella è stata la migliore delle docce fatta lungo tutto il percorso del Reno.

Ripuliti ed affamatissimi ci dirigiamo verso la disorganizzazione più completa. I bagagli vengono portati più avanti e ci promettono di bere qualcosa. Invece si ritorna sui nostri passi per attendere dei taxi che non sono ancora arrivati. Sono ormai le 13,30. La fame ed il sole ci indeboliscono. Per protesta una delle maglie azzurre si sdraia in mezzo alla strada, davanti all'auto dei nostri che, puzzanti di bevande non certo prive di alcool, si preparano a partire senza di noi dimostrando un cinismo rivoltante. Arrivano i taxi, ci caricano e a velocità impressionante ci spostiamo verso la stazione.

Sulla terrazza di un grande fabbricato, dove esiste un rinomato ristorante, perdiamo ancora del tempo in attesa del pranzo che non era stato preparato. I soliti "nostri" cercano di calmarci con bevande varie, che non servono a nulla. Sono le 14,30. Ci sediamo a tavola per distruggere tutta quella roba che ci viene portata. Non facciamo risparmi di sorta. E le solite raccomandazioni del Fabio, che ci hanno accompagnato lungo tutto il viaggio, le mandiamo a male donne.

Verso le quattro, pieni come i nostri sacchi, partiamo per Den Haag dove alberghiamo in un ottimo albergo. Le nostre bandierine, ormai ferme, sventolano sul balcone della nostra stanza.

IMPRESSIONI E COMMENTI DEI PARTECIPANTI



Aldo Caldera

Milano, 17 luglio 1953

Mi si chiedono delle impressioni sul raid Basilea-Rotterdam.

Io non ne ho che una sola: tutto meraviglioso!

Sotto qualsiasi aspetto lo si voglia esaminare la risposta non cambia; vuoi l'organizzazione: non ha lasciato nulla a desiderare; vuoi la gente che si è conosciuta: tutta simpatica; vuoi gli Stati che si sono attraversati: tutti belli!

Alta si erge nel ricordo la miglior impressione riportata: la bellezza del Reno, questo fiume magnifico ove la natura ha profuso tutta la sua potenza nel fare di esso il vero "fiume d'oro".

Non vi sono parole adatte nel mio modesto vocabolario per magnificare le varie e multiforme bellezze, come del resto non ho parole indicate per ringraziare la Montecatini d' avermi dato la possibilità di conoscerle.

Aldo Caldera
Aldo Caldera



Fabio Ferrari

Milano, 17/7/53

Quale Capo dei Servizi Logistici, nominato con il suffragio universale nella sera del 24/6/1953 a Magonza, colgo l'occasione per manifestare il mio disappunto per la mancata assoluta obbedienza della " CIURMAGLIA " e per le eventuali future occasioni dichiaro:

.....
.....
.....

di partecipare con molto entusiasmo a gite di così alto interesse turistico e di potermi ritrovare con la " CIURMAGLIA " che provvederò a far filare con lo staffile del gatto a nove code.



Giovanni Giuzzi

Descrivere le impressioni maggiori riportate sul fiume Reno durante il nostro recente raid Basilea - Rotterdam non è cosa tanto facile sopra tutto per chi, come me, ha avuto la fortuna di percorrere questo maestoso fiume per quasi tutto il suo lungo serpeggiare, attraverso mezza Europa occidentale ed è ancora sotto l' impressione troppo recente di molte, tante belle cose vedute, diverse l' una dall' altra, sia per la grande varietà dei paesaggi, che per la diversa struttura economica dei paesi attraversati.

Che narrare ora, in breve spazio, la cosa che mi è rimasta maggiormente impressa? Francamente non saprei descriverla, perché tutto è stato bello ed interessantissimo.

Abbiamo infatti attraversato dei posti incantevoli che vanno dal verde cupo della Foresta Nera alle magnifiche coltivazioni a terrazze che accompagnano questo maestoso fiume per centinaia di chilometri con un susseguirsi di paesi, città, castelli, chiese ed opere d' arte sui quali poeti famosi ed artisti insigni hanno scritto interi volumi.

Nel breve spazio che mi è concesso cercherò di narrare la parte meno pittoresca del fiume, che, seppure preparato, è stata per me una grande sorpresa. Voglio alludere alla immensa ricchezza che questo fiume ha dato e da all' industria Renania attraversata da un importantissima ed ultraeconomica arteria come il Reno, percorsa nei due sensi da centinaia di rimorchiatori che trascinano, di giorno e di notte, ai vari scali di destinazione, in lunghe file indiane, migliaia di chiatte, cariche delle immense risorse minerarie dei ricchi giacimenti carboniferi e ferrosi della Rhur e della Shaar.

Tutto ciò ha dato origine alla creazione di importanti porti fluviali utilizzabili tutto l' anno e dove l' industria ha trovato le condizioni di sviluppo più favorevoli come difficilmente lo si può riscontrare in altra parte del continente Europeo.

L' uomo qui, lo si può dire, ha trasformato addirittura l' antico aspetto originario della regione: dove prima era boschi e campi ora sono sorte città industriali ed importantissime come Strasburgo, Mannheim, Dusseldorf, Duisburg, ecc. con i relativi complessi industriali di fonderie, lavorazioni metal-liche, officine, stabilimenti chimici completamente ricostruiti dalle distruzioni della recente guerra.

Giuzzi Giovanni.



Enzo Lomiry

Ho partecipato quale operatore cinematografico alla “Gita Remiera Basilea-Rotterdam “ indetta dal C.R.A.L. Montecatini, seguendo i vogatori lungo tutto il percorso, in auto e, per alcune tappe, anche in Barca.

Del lungo e meraviglioso viaggio che ci permise di conoscere, specie dal lato panoramico, il grande fiume dell’ Europa che dalla bella Svizzera, superata Basilea entra in Germania, vorrei dire ben più di quanto una sommaria descrizione può permettere. Mi basta accennare fuggacemente alle impressioni tangibili che ho riportato, mentre nell’ animo resterà indelebile il ricordo di tutte le bellezze naturali che l’ occhio ha potuto cogliere, delle visioni di città e paesi ove pulsa una civiltà che nemmeno una guerra rovinosa ha potuto impallidire, delle constatazioni fatte riguardanti lo spirito costruttivo di popoli che nel cuore della vecchia Europa lottano per la loro sopravvivenza.

Brevi note turistiche

Svizzera, Francia, Germania, Olanda Non basterebbe un lungo trattato compilato da competenti relatori giornalistici per riferire ciò che questi Paesi offrono di sommamente interessante dal lato turistico. Ma, come ho detto, io non posso che annotare qui qualche fugacissima impressione, e cioè accennare particolarmente alle eleganti, pittoresche, stazioni climatiche svizzere dovute alle capacità organizzative di un popolo che dalla roccia nuda, dai ghiacciai, dalle acque ha saputo trar valore, facendone scaturire la ricchezza; alle opere idroelettriche intraviste e, lungo il Reno, in Germania, alle visioni sparse di città e castelli di leggendaria memoria; alle riflorenti industrie di un’ imponenza che solo chi le ha viste può calcolarne la portata

E vorrei pur dire dell’ Olanda con le sue coste frastagliate, dietro le quali gran parte delle terre è poco più alta del livello del mare o notevolmente al disotto di esso, i suoi resti di mulini a vento che fanno paesaggio e che oggi sono a vapore ed elettrici, le sue maestose, limpidissime città, i vasti pascoli, la sua agricoltura praticata intensivamente, con grande impiego di concimi chimici e con alta produzione di cereali, patate, barbabietole, ortaggi, frutti, fiori

Cordialissimi gli abitanti che ci hanno dimostrato grande simpatia anche attraverso il sorriso di piacenti ragazze alle quali la parola Italia suonava evidentemente gradita: ed è questo sempre un piacere in Paese straniero. Ma in questa terra le donne non sono soltanto gentili, sono anche laboriosissime, e rivedo ancora sulle strade donne armate di lunghi arnesi intente a lavare finestre e facciate, come per rimetterle a nuovo, ma è cosa di tutti i giorni.

La gita dal lato organizzativo

A mio avviso il Raid venne organizzato in modo perfetto sotto ogni punto di vista. Le abbondanti provviste ci hanno permesso di gustare pasti tradizionali nostri, soddisfacendo un appetito che di tappa in tappa si faceva sempre più robusto, ed era in relazione diretta con la fatica dei vogatori ai quali non sono mancati rischi e pericoli superati col massimo sangue freddo e buonumore .

All’ arrivo in ogni tappa i servizi erano sempre a punto e nulla mancava al *confort* dei gitanti .

Rapporti fra i colleghi

Un completo accordo è sempre regnato fra i componenti la “Gita Remiera”.

Tutti i partecipanti si sono manifestati perfetti sportivi, consapevoli dello sforzo a cui si erano volontariamente ed entusiasticamente sottoposti, mentre in tutti non c’ era che un pensiero: portare a termine felicemente la prova. Come ho accennato non sono mancati infatti i rischi, ma ciò ha soltanto aggiunto all’ impresa l’ emozione che non è mai disgiunta dalle imprese ove sono in gioco la capacità e la resistenza dello sportivo.

Ciò che mi ha maggiormente colpito.

Riassumo in tre punti quest’ultima parte della mia condensata relazione :

1. Le distruzioni operate dalla guerra in Germania e la pronta, tenace, estesissima RICOSTRUZIONE specialmente delle industrie.
2. La bellezza del paesaggio renano, i luoghi che ispirarono a Riccardo Wagner la poderosa tetralogia.
3. L'imponente traffico sul Reno che da Basilea in poi è tutto navigabile con le sue industrie, le sue miniere di sali di potassio delle quali non ci fu possibile che averne notizia, ma che ci avrebbe interessato saperne di più. Questo traffico poderoso incessante del fiume che, attraversando i centri industriali della Germania si trasforma in energia, promettendo il ripristino della ricchezza crollata con la guerra, è in potenza oro, oro da Wagner trasformato in musica e poesia nel suo grande poema, l'Oro del Reno.

Euro Rominy



Ugo Lusardi

RAID interessantissimo, vario, dinamico, ben organizzato; componenti in complesso bene affiatati e che hanno superato ancor meglio la non lieve fatica.

Lo svolgimento è stato ben diretto e ben curato; non ritengo vi siano da lamentare trascuranze o manchevolezze degne di rilievo e di ciò fa fede la perfetta riuscita della competizione, anche dal lato tecnico.

Nessun inconveniente infatti si è avuto a lamentare ed il materiale ha risposto pienamente allo sforzo richiesto.

Abbiamo visto e conosciuto popoli e paesi nuovi per molti di noi, e dovunque l' accoglienza è stata più che cordiale, in qualche caso calorosa.

In complesso è stato un RAID magnifico e tale da lasciare nei suoi componenti ricordi non facilmente cancellabili.

Ritengo che tutti ne siano entusiasti come lo sono io e che anch' essi sarebbero pronti a riprendere "il largo" anche per percorsi più impegnativi certi che fatti forti dell' esperienza acquisita, sapremo portare a termine anche più difficili imprese.

Lusardi Ugo



Angelo Monti

SONO ENTUSIASTA !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Vorrei poterlo scrivere a caratteri più visibili, per manifestare nella giusta misura le mie impressioni sul RAID.

Tutte le tappe sono per me motivo di piacevole ed indelebile ricordo.

L' unica nota stonata è stata l' insalata condita con il latte acido.

Angelo Monti



Giuseppe Mortarino

Milano, 18 luglio 1953

E' stato veramente un bel raid : il migliore dei tre cui ho partecipato (1948 Milano - Venezia e nel 1952 il raid Milano - Trieste).

L' impresa é stata indubbiamente interessante, oltre che dal punto di vista sportivo, anche da quello culturale.

Parte del successo va senz' altro attribuita all' interessamento dei Dirigenti la Società e alla perfetta organizzazione che ci ha seguiti per tutto il corso del raid.

Mortarino Giuseppe



Guido Negretti

Mi risulta che tutti i partecipanti al Raid sono rimasti soddisfatti, questa è la prova migliore che il Raid è riuscito. Da parte mia sono contentissimo di avervi preso parte.

Data l'impronta sportiva assunta dalla manifestazione e gli impegni presi con Autorità e Società di canottieri, ottima cosa è stata quella di aver stabilito giorni interi di riposo che, in caso di necessità, potevano essere utilizzati per recuperare eventuali ritardi sulla tabella di marcia.

Molto utile è stata la presenza della macchina che ha sollevato i vogatori da preoccupazioni di carattere logistico ed organizzativo.

Preziosa l'opera preparatoria svolta dal Sig. Barioli. I pochi inconvenienti lamentati nella organizzazione potevano essere evitati se il Sig. Barioli, sia come interprete che come organizzatore fosse stato in macchina e non in barca con noi.

Le barche, tutto considerato, hanno fatto buona prova. Alcuni difetti (specialmente ai remi) avrebbero potuto essere eliminati in partenza se le imbarcazioni fossero state approntate almeno quindici giorni prima della partenza dando agli equipaggi di provarle almeno una volta in allenamento.

La lunghezza del percorso (circa km. 900), avendoci impegnato troppo ai remi, ha limitato le ore da dedicare per le visite alle località che potevano avere interesse turistico. Io ho dovuto sacrificare ore di meritato e desiderato riposo per poter vedere qualcosa.

In definitiva, a mio parere, nel viaggio il lato sportivo ha soverchiato quello turistico per cui, giustamente del resto, ci siamo dovuti preoccupare più di arrivare alla meta che di guardarci in giro.

Bello è il ricordo degli ultimi due giorni passati a L'Aia dove, sollevati da ogni preoccupazione, abbiamo potuto, grazie all'organizzazione predisposta, visitare, sia pure rapidamente le città, Rotterdam e Amsterdam e farci così un'idea, anche se sommaria, del Paese.

Ci tengo a precisare che, accettando di far parte della comitiva, pensavo a difficoltà superiori a quelle superate per cui tutto il tempo libero che ho avuto a disposizione non avendolo previsto, mi è stato maggiormente gradito.

Per quanto riguarda il vitto ed il pernottamento nelle varie località di tappa, tutto bene, ad eccezione dei cosiddetti alberghi della gioventù che, forse perché tali, non si addicono alla mia non più tenera età.

Farei volentieri un'altra volta il Raid soprattutto se a bordo di una barca a motore.



Gianni Volpi

E' stato un magnifico viaggio, anzi una stupenda avventura intensamente vissuta per quindici giorni, da un gruppo di ragazzi (molti dei quali oltre la quarantina) spensierati e vivaci.

All' incanto del paesaggio dei primi giorni è seguita l' ammirazione per l' enorme sforzo di ricostruzione industriale compiuto in Germania e la curiosità per i mulini a vento ed i tulipani, nelle ultime tappe.

Quindici giorni attraverso l' Europa Centrale, in allegra compagnia, è certo un' avventura indimenticabile. Accoglienze entusiastiche ovunque; e la grande, commossa gioia dell'arrivo a Rotterdam.

Spero in un bis. E spero che, in tal caso, venga ovviato all' unico neo dell' organizzazione del raid ora compiuto: la mancanza di una "Miss tappa" giovane, carina, affabile che, al compimento della fatica giornaliera, il più giovane dell' equipaggio, in rappresentanza di tutti, debba baciare.

Il più giovane vogatore, al momento, sono io

OMAGGIO IN DIALETTO VENETO AI NOSTRI VOGATORI PER IL COMPIUTO RAID BASILEA - ROTTERDAM

Mi ve saludo o forti Vogatori
campioni posso dir, de pura rassa,
voialtri no ve ferma l' acqua bassa
el temporal, le chiatte ne i vapori,
ve ferma solamente un po' sovrana
appena, appena forsi la Dogana.

La rima de sicuro non se sbaglia
ne l' esaltar i vostri gran sudori,
gavi portado i nostri bei colori,
gavi portà la voce de l' Italia
in mezo a quella gente forestiera
par dir che ghemo ancora na bandiera.

Pisoni, Giuzzi, Volpi e pur Negretti
tuti remier con Mortarin e Monti,
come Barioli, Caldera e Azzimonti,
ghemo Pagan, Lusardi e il nostro Setti,
pieni de vita sti bei fioi nostrani
come Lomirj, Ferrari e sior Viviani.

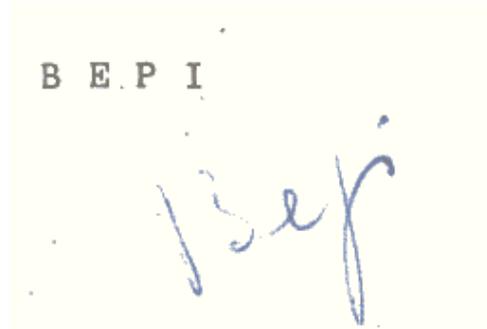
E a forza de remar, da Basilea
remando con fadiga su sto fiume,
vestidi con un splendido costume
che l' era se pol dir na maraveia,
vi si portà na bela pergamena
e dei spaghetti boni par la cena.

Gavi portà lassù tra quella gente
no solo de le magiche vacanze
ma pure tute quante le speranze
del nostro cor, che spera solamente
de rinovar così con l' amicissia
un scambio de lavoro e de giustissia.

Lungo sto Reno affabile e cortese,
gavi trovà persin de li emigranti,
nostri Italiani, come ghe ne tanti,
vegnudi a salutar quel so Paese
che rinsaldava un vincolo devoto
coi nostri veci amissi dell' Azoto.

Col Sant' Ambrogio pur de sta Milan
gavi portado oltre quei confini,
el nome de sto Cral Montecatini
al Borgomastro, quel de Rotterdam,
par dimostrar che l' è pur sempre vivo
el sentimento nobile e sportivo.

Mi ve saludo e scrivo con l' inchiostro
gente de rassa e piena de passion,
se oggi se pol dir l' è andà benon
el merito se sà l' è solo vostro,
però bisogna dir che tuti quanti
gavemo sempre dito, **FORZA AVANTI!**



Pasetto Bepi