

Le ragioni di un viaggio

Norvegia 1983. Strada E 6. Direzione sud.

Trascorsa qualche ora a capo Nord, giusto il tempo di dare respiro alla Renault R4 ed assistere, intorno a mezzanotte, all' oscuramento del sole ad opera di puntualissime nuvole, per quanto frastornato dalla media giornaliera di otto/novecento chilometri tenuta e tuttavia galvanizzato dalla straordinaria avventura in "canadese" ormai al suo compimento, nonostante le pessime condizioni meteorologiche incontrate lungo tutto il viaggio, mi strappo una promessa: ritornare a queste latitudini, dove la natura forte e protagonista presenta condizioni ideali per vivere la suggestione di un' esperienza avventurosa abbastanza da darti un brivido e lasciarti un segno, seppure nell' ambito di un turismo estivo e vacanziero.

E così nel 1990, con l' occasione di provare il camper nuovo, da Lubecca/Travemünde il traghetto PeterPan della TT-Line ci trasbordava al di là del Baltico, a Trelleborg, Svezia, per un breve giro, alla media giornaliera di 560 chilometri, fra l' isola di Oland, Stoccolma, Gränna e Copenaghen. Nel 1994, invece, navighiamo sullo Skagerrak, con partenza da Frederikshavn (Danimarca), e sbarchiamo a Larvik con destinazione i fiordi dell' ovest norvegese e le isole Vesteralen-Lofoten; nel 2003, da ultimo, desideroso di far conoscere a tutta la famiglia la bellezza di quei luoghi affascinanti, giunti a Holmsund (Svezia), attraversiamo il golfo di Botnia ed approdiamo a Vaasa, risaliamo la Finlandia e da Rovaniemi raggiungiamo Kiruna (Svezia) attraverso la Lapponia, spingendoci dapprima a nord - est fino alla penisola norvegese di Varanger, sul mare di Barents (a Vadsø rendiamo omaggio a Nobile e ad Amundsen) e poi verso ovest, toccando nuovamente capo Nord, Hammerfest ed il Lyngenfiord. Infine, dopo sei mila chilometri, Kiruna.

Perché questi ricordi conservino una loro nitidezza nel tempo e le esperienze non debbano scadere a piatta ripetizione, a scialba riedizione e sormontarsi, finendo tristemente per confondere i primi, è tempo di cambiare e di individuare, per l' occasione, una soluzione, un' " invenzione " che chiuda una fase e magari apra nel contempo altre prospettive, direzioni o orizzonti nuovi.

Un tempo era la frutta sugli alberi;
da tempo sono i paesaggi che rubo.

Estate 2005: per un viaggio a nord

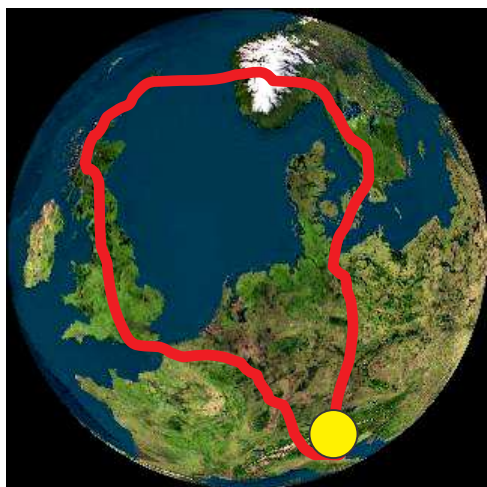
2004. Grenen, punta estrema dell'omonima penisola, costa del Kattegat, Danimarca.

Se a sud è già oscurità, qui il sole comincia a scendere ora alle nostre spalle, dall' altra parte, sullo Skagerrak; in tutti i modi cerchiamo di seguirlo, anche arrampicandoci su resti di opere militari risalenti alla seconda guerra mondiale e di cui questa lingua sabbiosa è cosparsa nel tentativo di prolungare il godimento di un tramonto raro e prezioso che sta sfuggendoci.

Mentre ci attardiamo quasi al buio, ci ripromettiamo di tallonarlo più da vicino. In futuro.

Cercato allora, voluto, anche di riparazione. Diverso da quelli ricordati e da altri precedenti; "pezza" su una falla rimasta aperta, tassello di un' Europa sconosciuta; forse originale nello sviluppo e con qualche bizzarro obiettivo. Contraddittorio ma libero. Mai di rilassamento. Fortunato, però.

Non lo nascondiamo: un viaggio con delle pretese, a cominciare dalle condizioni meteo, quasi sempre a noi favorevoli in tanti anni di peregrinazioni, cui è stata lanciata una sfida aperta ad una latitudine appropriata, che crediamo conclusa almeno in parità, nonostante che a certe splendide giornate abbia fatto riscontro un tempo tra il variabile



ed il nuvoloso che raramente ci ha abbandonati ed, anzi, talvolta ha trovato modo di dar prova di un certo accanimento nei nostri confronti, soprattutto nel passaggio atlantico.

Con il proposito anche di suscitare le emozioni forti del grande avvenimento che ti coinvolge, ti assorbe o del pericolo che ti passa accanto per lasciarti poi spossato e barcollante, confuso ma felice. Esigenza che trae origine da lontano, da una necessità che le pagine aperte di un atlante trasformano in riflesso diretto dell' eccitazione che può prenderti

nel darvi uno sguardo, nel collegarne arbitrariamente le località, con l'ardire di essere di sola andata, inesauribile, alimentato solo da un bisogno di moto, di nomadismo, di riappropriazione della libertà.

Un viaggio al cui termine, insomma, alla domanda: dove sei stato? non avere magari una risposta pronta da dare o un luogo preciso da nominare, dibattuti tra il desiderio di raccontare ogni cosa e la difficoltà di comunicare in una parola lo stato d'animo con cui si è attesa l'alba da dove un tramonto si era spento la sera prima, con la meraviglia e lo stupore di esserci, con la gioia di chi nel viaggio non passa solo in rassegna celebrate opere dell'uomo ma talvolta assapora la libertà anche di disinteressarsene ed il piacere puramente intellettuale di trovarsi là, quasi punto di intersezione di coordinate geografiche.

Un viaggio penalizzato unicamente dalla ovvia fase di ritorno, rifiutata fino alla fine, troppo preso dal suo realizzarsi per immaginare di annullarsi in quel rientro che ha cercato di evitare come peste, ma che per rispettarne la data ha comunque polverizzato qualche migliaio di chilometri impedendo a noi, in balia sua, di andare più in là, sottraendoci il piacere di nuovi sogni. Un voltafaccia repentino.

Un viaggio a nord. Ancora.

A nord - ovest, più precisamente, direzione da sempre trascurata forse per una mancanza di fantasia che ci ha nascosto le possibilità esistenti, il senso di avventura che vi si cela; così questa volta Bergen, annidata tra i fiordi nell'Hordaland norvegese, non poteva costituire certo un punto d'arrivo bensì una pedana, un trampolino da cui spiccare un balzo, non senza qualche affinità con un salto triplo, alla cui fine aggrapparsi a Scrabster, trecentosettanta miglia verso sud-ovest: un largo giro di boa verso un altro punto cardinale perché anche il ritorno, fase discendente di un viaggio proiettato a nord, avesse le caratteristiche di una continuazione.

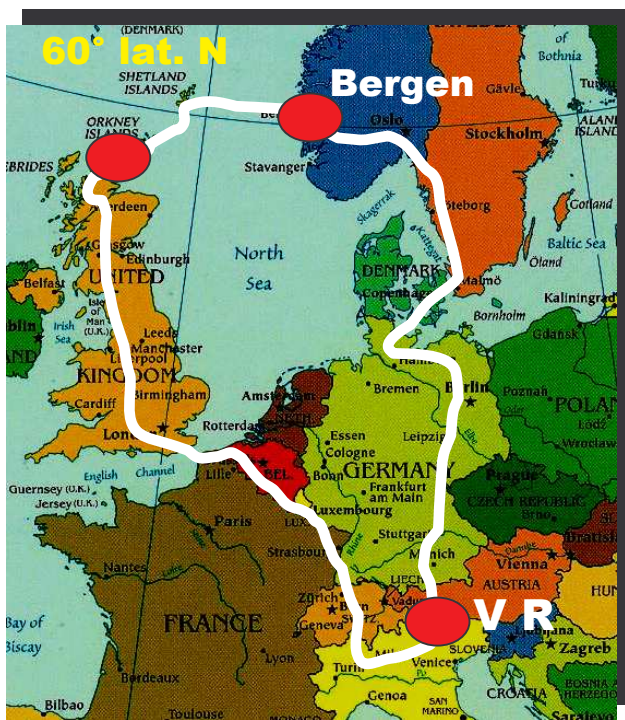
Rappresentato sulla carta ne vien fuori quasi un guizzo.

Partiamo, dunque, in direzione del Polo nord !

L'attesa, la tensione, l'eccitazione, l'esaltazione aggrovigliate, accumulate e compresse dei giorni immediatamente precedenti si sciolgono, scoppiano e dilagano in quel giro di chiave che mettendo in moto chiude una porta e ne spalanca un'altra: ancora una volta il Brennero non

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

riesce a trattenerci mentre Innsbrück e Monaco ci rallentano soltanto. Berlino, Wismar, Lubecca: scorrono le città tedesche, come tirare cassette di ricordi; anni di vagabondaggi, gradini di un' ascesa inebriante, corsa all' insù che allontana dalle cose, oltre che dal caldo, trascinati, risucchiati dal nostro stesso entusiasmo, ad inseguire un cielo, un' idea, noi stessi. Che importanza ha se restiamo invischiati in una colonna di auto



Ad ovest di Bergen

o se sul primo traghetto in partenza da Rostock non c' è posto per noi? La Germania è così: impraticabile ormai, ma il suo estendersi fino a lasciare intravedere il 55° parallelo nord la rende pur sempre irresistibilmente affascinante.

Una trentina di chilometri dopo Monaco abbandoniamo la A 9 per Norimberga e le sue code, le nostre abitudini insomma, e prendiamo per Regensburg (A 93), nella speranza di una scelta

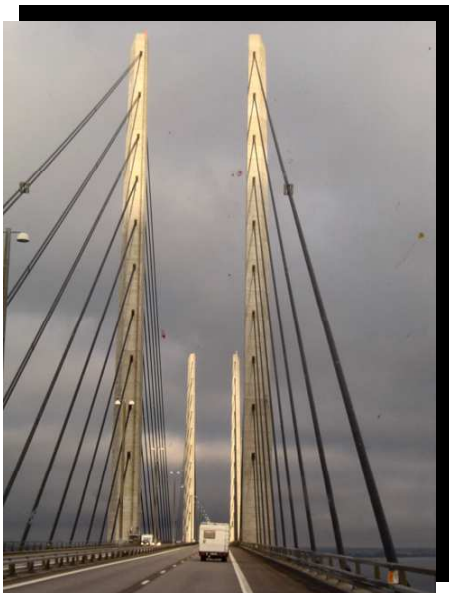
azzeccata. La foresta bavarese ci accompagna fino a sera quando, abbastanza provati dai quasi settecento chilometri, decidiamo di sostare sulla collina del Walhalla, davanti al Danubio, sulla strada per Passau, tempio dorico fra le cui enormi colonne all' imbrunire si compie un curioso rito collettivo di giovani e intere famiglie che muniti del necessario cenano alla luce di candeline e con qualche birra di supporto fanno mattina. Non c' è rumore o schiamazzo e tutto sembra quasi irreale; ci sfugge magari il significato di quel che vediamo ma la serenità in cui avviene contagia anche noi, perennemente alle prese con la trasformazione del camper a seconda dell' ora della giornata, quasi fondale di palcoscenico da adeguare alla scena.

Il cielo troppo grigio ci sottrae il tramonto sul fiume che là in basso, ai piedi dell' imponente scalinata che conduce alla sommità del colle su cui si eleva questo pantheon a eroi e dèi mitologici germanici del XIX° secolo, indugia in un' ampia ansa verso est.

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

Al risveglio, la pioggia sembra ormai un fatto ineluttabile cui tuttavia sfuggiamo riprendendo l' autostrada A 93, deserta e veloce, vicinissima al confine ceco; confluiti sulla A 9 ad Hof, dove incrociamo la A 72, l' autostrada dell' est, di Chemnitz, Dresda e Görlitz (uno dei corridoi obbligati, il " transit " dei tempi passati), lungo la A 10 che aggira Berlino ad ovest già splende il sole. Per la sera siamo a Klink, paesino con belle costruzioni in stile liberty sulle sponde del lago Müritz, nella regione dei laghi del Mecklenburg, Pomerania occidentale, lungo la A 19 per Rostock/Warnemünde, porto da dove prevediamo di imbarcarci domani per Gedser, Danimarca. Il giorno dopo scopriamo, un po' seccati, che non c' è un posto libero fino a sera, per cui non rimane che ricorrere al solito passaggio Puttgarden - Rodbyhavn, un centinaio di chilometri dopo Wismar e Lubecca.

Come ancora in passato, qualche gabbiano ci fa compagnia, mentre foto ed allegria animano l' attraversamento del Fehmarn Belt. Nel sole, ancora lontane già brillano le turbine eoliche lungo la linea di costa danese. Soltanto che alla Danimarca questo viaggio non presta alcuna attenzione e solo qualche ricordo delle perlustrazioni passate ha appena il tempo di affiorare in corrispondenza delle indicazioni stradali o di qualche panorama noto; interessati solo ad attraversare l' Oresund sullo straordinario tunnel/ponte di una quindicina di chilometri



Øresundbroen

(E20) che un sole sbucato miracolosamente dalle nubi illumina per pochi istanti, quasi in un attimo siamo in Svezia. Foto, emozione, gioia ed imprudenza, oltre ad una sessantina di euro di pedaggio, sono obbligatori durante il passaggio; anche se l' eccitazione non è quella della prima volta, pur tuttavia l' attimo in cui la strada sbuca dal fondo del mare per corrervi già alta produce sempre un' intensa emozione.

L' area di servizio posta in terra svedese ci accoglie con ampi spazi e silenzio per una notte di riposo e recupero (sorprende tuttavia come a

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

distanza di soli due anni tante costruzioni siano sorte alle nostre spalle); tanta fretta (1.880 km. in tre giorni) ha una sua ragione: da quest' area domani, martedì, partirà l' " esplorazione " che si indirizzerà dapprima lungo la E 6, da cui devierà sul Kattegat in corrispondenza di tratti rocciosi della costa; poi, in Norvegia, evitata Oslo a sud, punterà in direzione nord - ovest e, aggirato a nord il parco nazionale di Hardangervidda fino ad incontrare il fiordo di Hardanger, si fermerà a Bergen domenica e lunedì (nono e decimo giorno).

**Bergen, mar di Norvegia. 60° lat. N.
Km. 3.490**

Domenica pomeriggio, nono giorno

Certamente non abbiamo seguito la direzione più lineare per raggiungere quella che costituisce la linea di partenza di questo viaggio ed un breve riepilogo degli ultimi 1.600 chilometri si impone.

Martedì, quarto giorno.

Qualche chilometro ancora sulla E20 in direzione est ed incrociamo una strada (a tratti autostrada) di grande suggestione, la E6 che da Trelleborg, a sud di dove abbiamo passato la notte, risale tutta la Norvegia per esaurirsi a Kirkenes, ormai sul confine russo, dopo essersi lasciata alle spalle, a Olderfjord, quattrocento chilometri prima, anche il bivio (E 69) per Capo Nord.

Tremila chilometri, banco di prova per ogni viaggiatore; in questa occasione ci limiteremo a percorrerne cinquecentoquaranta, deviazioni escluse, fino a Drobak, Norvegia, dove prenderemo ad ovest per Drammen e Kongsberg.

Kattegat: costa occidentale svedese.

Buchi blu, profondi, forano spesse nubi cariche di pioggia.

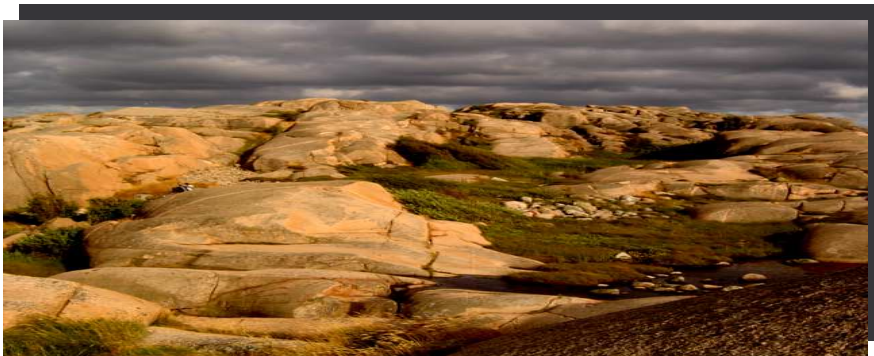
La risalita verso nord, lungo la E 6, offre l' opportunità di impossessarsi,



Penisola di Kullen

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

fotograficamente, di alcune località trascurate in passato, sgranate lungo il Kattegat da Helsingborg, a nord di Malmö, ad Uddevalla, a cominciare proprio dalla stessa Helsingborg, porta della Svezia, dalla splendida veduta del municipio neogotico che si gode dall' alto del Kärnan, unica torre rimasta delle fortificazioni medievali. Subito dopo, a nord-ovest, avanza sul mare il cuneo della selvaggia e bellissima penisola di Kullen, promontorio roccioso, rossastro, di fronte alla Danimarca; seguono le incisioni rupestri di Brastad e Vitlycke, sede di un museo all' aperto dei graffiti, e le sorprendenti formazioni di granito rosa di Lysekil, riserva



Lysekil: riserva naturale

naturale sulla penisola di Stangenäset, raggiungibile con un traghetto gratuito (cosa che ha del miracoloso)

attraverso il fiordo di Gullmarn, ormai

sullo Skagerrak, che la luce tarda e straordinaria delle nove di sera e l' assoluta assenza di gente e rumori ha reso spettacolari e suggestive; impossibile dimenticare anche il tramonto di Torekov, poco a nord di Kullen: un sole bassissimo sembrava stazionare per noi fra nere nuvole e



Torekov

mare, ad un palmo dall' acqua, incendiandone i riflessi, "terribile" controluce per fotografi dilettanti messi già in difficoltà oltretutto dal vento fortissimo (indimenticabile il nome di una strada del paese: Kattegattsvägen - Via Kattegat).

Alla fine però, la necessità, (o un bisogno fisico di andare e "di fare strada" ?), imposta dal programma di cui siamo ostaggi, torna prepotentemente a scuoterci: tunnel sottomarino per oltrepassare il fiordo di Oslo ed evitare la città, una ventina di chilometri a sud lungo la strada n. 23, grande realizzazione per un pedaggio accettabile da 55 corone, notte a Kongsberg in una piazza deserta, circondata da bianchi

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

edifici barocchi (ricchezza dovuta alle miniere d' argento di un tempo) e risalita delle valli di Numedal e Uvdal (belle le chiese in legno di Rollag e Uvdal), fino a toccare quota 1.250 metri del passo Dyranut, sull' Hardangervidda, parco nazionale.

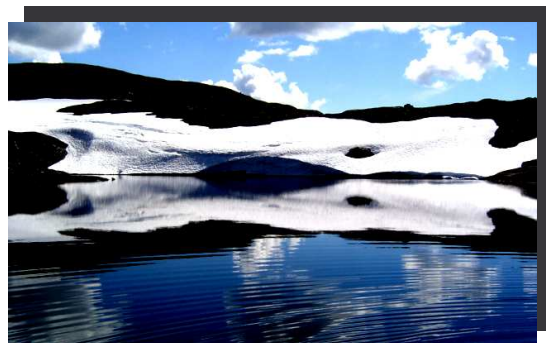


Stavkirke di Uvdal

Ed ecco il nord nel suo aspetto più accattivante: neve che i ragazzi calpestano a piedi nudi, torrenti e laghetti di fusione, tundra, orizzonti che l' assenza di alberi rende sconfinati, nubi bianche, spumose sotto un cielo di cobalto, nitidezza,

silenzio: è la Norvegia che conosco e che non so dimenticare! Ci sentiamo immersi, come sprofondata nel paesaggio, macchie in movimento in una realtà che la macchina fotografica non sa ricreare ma solo rubare, con ingordigia, a ripetizione, ad esaurimento delle scorte.

In basso, il traghetto di Brimnes per l' attraversamento del fiordo di Hardanger quasi ci attende per trasbordarci a Bruravik, mentre ci attardiamo ad ammirare la cascata di Vøringsfoss e a percorrere con calma il tunnel stradale elicoidale che ci riporta in un tempo infinitamente lungo e con una certa apprensione a livello del mare,



Hardangervidda

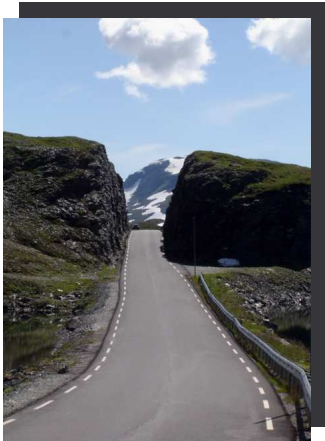
nei pressi di Eidfjord, nella valle di Mabødalen: splendida questa statale n. 7 che discende l' altopiano di Hardanger in direzione del fiordo omonimo, scandita da tornanti aggrappati su gole profonde, rocciose, spoglie; la cascata lentamente si perde là in alto mentre la strada precipita verso il mare.

Gli ultimi chilometri all' interno del tunnel di Vallavik chiudono la giornata all' incirca a quella stessa ora e su quello stesso posto che caratterizzarono una sosta di anni fa, cancellandone la lontananza.

(1994: viaggio furioso, ingordo, assieme ad un nipote diciottenne; 8.500 chilometri in sedici giorni, come a bordo di un aereo, a correre col vento in faccia)

Granvin, Hardangerfjord. Km. 3.127

Al mattino, risolto grazie alla perizia di Giorgio un discreto problema ai fari del camper che non si accendevano, lasciamo alla svelta lo spiazzo d' erba, davanti al lago di Granvin, in cui abbiamo passato la notte a pagamento per salire nuovamente in alto; con il sole che c'è le cascate di



Skiervefoss e Tvindefoss (150 m.) brillano intensamente, anche se la prima più povera d' acqua di un tempo.

Si sale fino ai quasi mille metri dell' altopiano del Vikafjell superando balzi rocciosi con una serie di stretti tornanti, fiancheggiati da una cascata; attraverso la spettacolare incisione di un costone roccioso entriamo nella regione di Sogn og Fjordane; il Sognefjord, in basso, luccica; intorno luce e colori rendono la strada n. 13, seppur faticosa, esaltante.

Oltrepassato il 61° parallelo nord, scendiamo a Vangsnes per imbarcarci per Dragsvik, sulla sponda settentrionale, e dirigerci quindi verso Lavik, un centinaio di chilometri ad ovest. E' sabato; tra una curva e l' altra, tra una rientranza ed un promontorio spettacolari viste sul fiordo impongono soste improvvise, continue, consentite dall' assoluta assenza di traffico. Dormiamo a Vadheim, sul fondo di una diramazione secondaria del Sognefjord, in assoluta tranquillità, sul terreno di un ex campo da calcio che dà direttamente sul mare (chissà i raccattapalle . . . , viene da pensare a tutti). Mentre i ragazzi accendono un bel fuoco tra i sassi della riva, appena al largo un paio di pinne scure tagliano la superficie immobile dell' acqua. La cortina di monti intorno impedisce al sole di illuminarci a lungo, tuttavia la luce non se ne va prima delle undici: il fuoco, allora, accentua ancor più la nostra solitudine.

Da qualche anno, sul tetto del camper, in luogo delle cose ritenute necessarie, comodità irrinunciabili, stivate con ordine all' interno di una bagagliera sempre più capiente, c' è una tenda da auto, pronta e agibile in pochi minuti: da quassù quel fuoco è un fuoco di bivacco, da sosta corta e svelta, essenziale, che regala gli attimi unici di tante avventure di un tempo; nella circostanza attuale suggestiona, per di più, l' idea del nord, del suo vuoto e di noi nel mezzo.

Dura poco, però; Chiara e Giovanni reclamano il loro posto. Scendo.

Mattino.

Al largo, al sole che guadagna terreno, un gabbiano galleggia. Noi, ancora in ombra, senza esser riusciti a fotografare il misterioso pesce le cui pinne insistono ad incrociare nel tratto di mare antistante, riprendiamo in direzione ovest; nel silenzio, nell' aria tersa, con la luce viva di una giornata che si preannuncia bellissima siamo già al traghetto di Lavik per Oppedal, sull' altra riva, e, nel pomeriggio, a Bergen, un centinaio di chilometri più a sud, dove arriviamo lungo una tormentata strada di montagna (E 39) che "buca" ripetutamente un' aspra regione e corre alla fine su due sorprendenti ponti; caliamo sulla città dunque da nord, secondo il costume di questo viaggio che impone di raggiungere le mete più significative come alle spalle, dapprima sopravanzandole, quasi le mancassimo, per poi ripiegare, perché la strada sia lunga ed il più possibile, anche.

Bergen

Riprendiamo. Domenica.

Bergen, un nome che fin dal primo viaggio in Norvegia chiedeva di non rimanere solo un suono, divenuto anche scrupolo di coscienza e debito insoluto perché trascurato ancora in altre occasioni.

Finalmente ora raddrizzo un torto.

Sistemati i camper in una buona area attrezzata, sul mare e ad una



B e r g e n

ventina di minuti dal centro, eccoci catapultati fra la gente. La città, oltre che per il patrimonio storico/architettonico, è nota anche per la pioggia che la caratterizza per duecento giorni all' anno e anche più, pioggia che quindi non può

lesinarci nel corso di questo primo sopralluogo, conclusosi in anticipo con un' abbuffata di pesce fritto al riparo dell' ombrellone dell' automezzo attrezzato a friggitoria.

Il mesto rientro in camper, ad ombrelli aperti, gli unici che si vedano in giro per la verità, è tuttavia accompagnato da squarci fra le nuvole e da qualche raggio di sole: la variabilità meteorologica è la nostra grande alleata. Nell'incertezza più grande ci predisponiamo a dormire.

Lunedì

Cielo blu e bianche, lontane nuvole rassicurano e predispongono nel migliore dei modi lo spirito alla nuova incursione in centro: bellissime e d'altri tempi le prospettive sul Bryggen, ravvivato dai colori caldi delle case in legno dei mercanti dell'Hansa, e molto seriosi certi edifici austeri e ricchi di fregi; il porto è animatissimo come pure il mercato del pesce dove facciamo conoscenza con alcuni studenti italiani che lavorano per breve tempo dietro un banco per pagarsi le spese universitarie: su loro suggerimento acquistiamo svariate confezioni di salmone " speciale " sia per nostro consumo sia da portare a casa, dimenticando che il frigorifero è solo . . . un frigo da camper e non da albergo. Visitiamo anche l'acquario ma non saliremo sulla funivia per la cima del Floyfiell e lo straordinario panorama che si para davanti, come la guida TCI suggerirebbe, l'attenzione nostra essendo ormai rivolta a quello che succederà domani, martedì.

Serata di vigilia elettrica: poca voglia di dormire, inquietudine e cuore in gola. Un lungo tramonto però ci regala l'intima soddisfazione di aver battuto le statistiche e certe recenti previsioni non favorevoli. Fortuna, tanta! Ma anche mai tanta gioia unita a tanta trepidazione.

Ci siamo, infatti. La sterzata che ci apprestiamo ad effettuare, quasi uno scarto improvviso, vuole esaltare e qualificare al tempo stesso il viaggio; questa frazione vorremmo lo rendesse unico; privati della strada che da tempo inseguivamo, interrottasi qui a Bergen, in quest'area per camper, andremo a riprendercela . . . in mezzo al mare.

Ambizione, bisogno di esplorazione e sfida, divertimento.

Non ci spinge il desiderio di emulazione dei vichinghi, né tanto meno vanagloria o arroganza, ma sicuramente un'eccitazione geografica fa di Bergen, a nostro giudizio così ai margini per un itinerario che proseguisse a nord, solo il preludio per un balzo verso ovest: sarà la Smyril Line a permetterci di continuare ad inseguire, per 220 miglia in direzione dell'

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

arcipelago delle Shetland, quel tramonto tanto fotografato nei giorni precedenti e negli anni passati.



Bergen - Lerwick

E' la curva di più ampio raggio che siamo riusciti ad immaginare e ad imprimere all' itinerario, compatibilmente con il tempo a disposizione, perché il viaggio non abbia mai da finire o, peggio, da odorare di ritorno; siamo in piena gittata e le incognite cominciano proprio ora. Inseguire una direzione piuttosto che spuntare un elenco di nomi è il nostro

imperativo, convinti che viaggiare voglia dire allontanarsi da un luogo più che arrivarvi, partire insomma, mentre le soste servono solo a rilanciarlo il viaggio, questo viaggio che, sottolineiamo, non vogliamo tormentato dal singhiozzo e non va in qualche posto preciso, per quanto molti ne lasci indietro.

Martedì



Gli uffici della compagnia di navigazione, con sede sulle isole Faröer, si incontrano lungo il Bryggen, prima della sfilata delle case in legno che fanno di Bergen patrimonio dell' umanità, tutelata dall' UNESCO, al 5° piano di un edificio austero. Emozione ed eccitazione sono quasi incontrollabili mentre facciamo i biglietti; i sogni di un anno si stanno concretizzando in tickets, istruzioni ed in un cartoncino rosso con una scritta che getta momentaneamente nel panico: Lerwick, Shetland Islands, Gran Bretagna.

Tutte le difficoltà immaginate al tempo della progettazione dell' itinerario, allora stimolo ad andare, di colpo assumono i contorni reali di una prova da superare, nella quale ci siamo buttati forse con una certa dose di leggerezza ed incoscienza: dodici ore almeno di navigazione in un mare che a 60° di latitudine nord ormai è Atlantico, arrivo in piena notte e guida a sinistra non appena la nave ci avrà rilasciato sul porto: è quanto riusciamo ad immaginare al momento. Ciononostante euforia.

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

Altri, sul vetro anteriore dell' auto, riportano destinazioni che stimolano l'immaginazione: Torshavn (Faröer) o Islanda, mentre già dalle ore 11.00 del mattino siamo disposti in fila d' attesa (partenza ore 15.00).



La motonave Norröna, di 36.000 tonnellate, che può ospitare 1.400 passeggeri e contenere 800 automezzi, rassicura la nostra titubanza; molto bella all' interno e

con un' infinità di servizi, approda a Lerwick alle ore 2.00 locali (tre del mattino), dopo una navigazione tranquilla e piacevole, durante la quale abbiamo modo di discutere a lungo su come sarà la guida contromano, nostra preoccupazione più immediata.

Approfittiamo anche per stappare una bottiglia di vino della Mosella, acquistata a bordo, e festeggiare il 25° di matrimonio di Claudia e Giorgio, per la prima volta in viaggio senza le figlie, ormai interessate ad altro (altri).

Superiamo lontane piattaforme petrolifere, incrociamo il meridiano di Greenwich e poiché le nostre cuccette, poste al di sotto della linea di galleggiamento della nave, non ci entusiasmano per niente, passiamo molto tempo all'esterno, sul ponte di passeggiata più alto (n. 8), quasi a fuggire dalla vista di un mare ostile, scuro, riparati dal vento da una struttura a vetri che ci permette di vedere quel poco che un tempo umido e piovoso consente prima che il buio annulli ogni cosa.

All' annuncio di arrivo nel porto di Lerwick, così almeno ci è parso, siamo improvvisamente presi dall'irrazionale timore di non riuscire a sbarcare in tempo con i camper, stivati svariati ponti sotto di noi, e magari trovarci costretti a proseguire per le Faröer (prospettiva straordinaria ma assolutamente angosciante, oltre che assurda), per cui, concitati e ridicoli, ci precipitiamo per le scale per poi . . . attendere con tutti gli altri il via libera per accedere al car - deck.

Atteso con ansia, arriva il momento in cui il grande portellone posteriore della nave si abbassa e i motori si accendono; all' insegna dell' inclemenza del tempo usciamo un po' intimoriti; siamo in pochi. Nonostante la latitudine, appena lasciato il porto è buio pesto (la stagione è avanzata

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

e sono sempre le due del mattino) e stare a sinistra proprio non mi viene con facilità; impacciato e confuso, fortunatamente il vicino parcheggio di un supermercato mi salva da un probabile naufragio.

Isole Shetland - GB. 60° lat. N.

Mercoledì

Svegliati intorno alle otto del mattino dalle auto che ci parcheggiano intorno, mettiamo la testa fuori: ha smesso di piovere e curiosamente non ci sono quasi pozzanghere; fa un discreto freddo che il vento forte accentua; il cielo permette da qualche apertura fra le nuvole di scorgere l'azzurro, non c'è un albero all'orizzonte ma in compenso il supermercato offre pane bianco (francese) e quant'altro ci possa servire: il risveglio poteva essere peggiore.

A fianco, un camper di portoghesi.

Essere venuti qui sfugge ad ogni logica; affamati di chilometri, siamo in un recinto; un'idea insolita che non ha significato se non quello di aprire nuovi orizzonti; allargherà sicuramente il nostro spazzando via limiti e pregiudizi culturali; un colpo di spugna a titubanze, incertezze, timori e paure.



Imprime soprattutto alla direzione del viaggio una marcatura a fuoco, indelebile e ribalta il concetto di ritorno; Bergen non ha rappresentato l'apice, il punto ultimo, ma solo un angolo dietro cui svoltare; questo "coast to coast" del Mare del Nord è ancora lontano dall'essere concluso.

Ben vengano allora le successive Orcadi e poi la Scozia!

Presentato l'itinerario, è bene avviarci perché il tempo a disposizione è poco (alle 17,30 parte il traghetto per Kirkwall, capoluogo delle isole Orcadi) e ci permette solamente di scendere a sud di Mainland, percorrerne il lungo dito fino a capo Sumburgh, lungo l'unica strada

esistente (A 970), per dare un' occhiata, frettolosa purtroppo, ai resti del castello di Scalloway ed al sito archeologico vichingo di Jarlshof: per un attimo un raggio di sole dà vita all' ambiente circostante ed il giallo dei fiori si accende inaspettatamente mentre il verde intenso dei prati contende la scena al blu del mare.

Sperimentiamo strade strette, addirittura ad un' unica corsia, tortuose, in un continuo saliscendi che rendono la guida, già problematica perché a sinistra, ulteriormente defatigante; tuttavia un traffico rarefatto, il vento da mare aperto, la solitudine dei paesaggi, la vastità di panorami privi di alberi, ondulati e deserti, e lontani promontori nebbiosi rappresentano pienamente quell' idea di nord, preoccupata ed insieme esaltante, che siamo venuti a cercare e vivere.

Attrazione magnetica da ultimo posto, insomma.

Le ore però volano e fra un sole eccessivamente timido e nuvole che ci inseguono, ci raggiungono e ci aspetteranno più avanti riprendiamo la strada verso nord. A Lerwick, cittadina di case in pietra grigia dai cui camini si diffonde l' odore pungente della torba bruciata, in attesa del traghetto per Kirkwall/Aberdeen, visitiamo il settecentesco Fort Charlotte sotto una pioggia ormai neppure fastidiosa, tanto è divenuta abituale.

Saliti a bordo, nei momenti che precedono la partenza ci fa compagnia la vista di alcune foche che giocano nell' acqua e per un po' non pensiamo alle condizioni del mare, già alquanto spumeggiante non appena usciti dal porto, né ci accorgiamo che sedie e poltroncine della motonave della Northlink sono ancorate al pavimento; nessuno di noi, inoltre, ha avuto la benché minima reazione alla vista degli automezzi agganciati e trattenuti da grosse catene al momento dell' imbarco. L' emozione di discendere il Mare del Nord, di navigarlo, da anni solo osservato da tanti promontori, isole o dalle coste più diverse, ci inebria un po'; sembra proprio di " fare " geografia e tanti particolari ci risultano indifferenti. E' come colmare un vuoto nella nostra esperienza di girovaghi; respirarne il vento e sentirne il polso, febbrile, appaga un bisogno di libertà ed avventura.

Tuttavia, solo il tempo di doppiare Capo Sumburgh, estremità del lunghissimo promontorio percorso in mattinata, e che fino a questo momento ci aveva protetti dal mare aperto, ed immediatamente tanto

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

entusiasmo si spegne all'istante, quando ormai è tardi: al vistoso e nauseabondo beccheggio della nave a nulla è valso esser corsi fuori, sul ponte (temperatura + 6°) ed esservi rimasti per tutte le sei ore e mezza della traversata, necessarie a coprire le circa 130 miglia di discesa verticale: a quattro di noi lo stomaco non ha retto.

Condizioni meteorologiche avverse sottolineano l'arrivo a Kirkwall, più simile ad un penoso rimpatrio che ad una avanzata, intorno alla mezzanotte ed i pochi chilometri alla ricerca di uno slargo cui aggrapparsi per sostare sono pesantissimi.

Ad un parcheggio, custodito, non abbiamo accesso, il custode non transige; non ne comprendiamo la ragione; si prosegue; personalmente, era dal tempo delle scarpinate in montagna che non stringevo i denti. Poi il buon Dio si è accorto di noi . . . come pure il camper dei portoghesi, ancora una volta accanto ai nostri al mattino successivo.

Isole Orcadi. 59° lat. N.

Giovedì

Arcipelago più frantumato rispetto alle Shetland, queste isole sembrano l'effetto di una spruzzata di terra in mezzo al mare.

Scopriamo così di esserci fermati in una landa desolata, per quanto verdissima, su un'area asfaltata dalla forma irregolare che il rimorchio di un camion occupa quasi del tutto; il vento non è calato ma almeno non piove; il colore del cielo affligge più della piccola infiltrazione d'acqua in camper.



Churchill barriers

Confidiamo molto, quindi, sulla estrema variabilità atmosferica.

Come per le Shetland, anche in questo caso la permanenza sarà di breve durata; alle ore 16.30, infatti, il traghetto per Scrabster, Scozia, parte da Stromness, sulla costa ovest di Mainland. Pertanto, escludiamo la visita

di Kirkwall e dei siti archeologici per i quali le Orcadi sono inserite nell'elenco dell' UNESCO come patrimonio dell'umanità e ci indirizziamo

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

verso sud, alla volta della Cappella degli italiani (la chiesetta sull' isoletta di Lamb Holm è l' unico residuo del Campo 60 che negli ultimi anni della seconda guerra mondiale ospitò parecchie centinaia di prigionieri italiani catturati durante la campagna del Nord - Africa), delle barriere di Churchill, erette a difesa della baia di Scapa Flow dalle incursioni dei sommergibili tedeschi, importantissima base navale inglese fin dalla prima guerra mondiale, e del villaggio di St. Margaret's Hope.

L' acquisto dei biglietti di imbarco per Scabster, infine, operazione abbastanza lunga e noiosa, forse a seguito degli attentati terroristici di Londra di un mese fa, è l' ultima cosa che ci riesce di fare su questo arcipelago per il resto rimasto completamente sconosciuto.

E' tempo di andare.

(Stromness). Il Pentland Firth è un tratto di mare che non gode affatto di buona fama (lo sottolinea anche la guida) e dopo l' esperienza patita sulla rotta Lerwick - Kirkwall prendiamo qualche contromisura. Notiamo immediatamente, inoltre, le operazioni di " legatura " dei mezzi appena imbarcati sulla motonave "Hamnavoe" come pure non ci sfuggono le poltroncine agganciate al pavimento e, comunque, subito una certa ansia ci assale. Le condizioni della navigazione non sono certo migliori delle precedenti ma un paio d' ore passano in fretta e senza arrecare danni (soprattutto per merito della precauzione contro il mal di mare). La spettacolare scogliera dell' isola di Hoj, poi, ed un pilastro solitario di oltre cento metri d' altezza, l' Old man of Hoj (che sarebbe di arenaria rossa), assorbono tutta la nostra attenzione, anche se un cielo nero è sospeso appena al di sopra dei fumaioli della nave e un diffuso grigiore sfuma contorni e smorza colori; viviamo una realtà forte ed un senso di precarietà ci intimorisce per le forze naturali espresse dal mare, scuro, spumeggiante, dal vento davvero sostenuto, dagli alti spruzzi e dalla visibilità ridotta; un' infantile e sciocca speranza nonostante tutto ci sorregge: forse alla Scozia, colta proditoriamente da nord, prima di darle il tempo di riaversi, riusciremo a rubarle il sole. Scabster, baia di Thurso, ci accoglie come meglio non potrebbe: piove.



Come pochi ? Ad ovest di Bergen.

Certo, sapevamo bene che non c'era da aspettarsi troppo, ma in nome della variabilità estrema, dei capricci climatici più imprevedibili, non poteva benissimo capitare che ci fosse bel tempo ?; comprendiamo subito, insomma, che qui è solo una questione di concomitanza di circostanze: non è che il sole manchi ma a volte c'è quando non serve direttamente al nostro scopo.

Pochi chilometri lungo la A 836 e siamo al bivio per Dunnet Head, estrema propaggine inglese, quasi bitorzolo sul naso, dove intendiamo trascorrere la notte; c'è già qualche camper ma lo spazio è tanto e l'impressione di solitudine è reale.

Dunnet Head, Scozia. Km. 3.831

Alle spalle, già ricordo, la virata innovativa, e già realizzata, sigillo emotivo che ci ha galvanizzati e scossi al tempo stesso. Giorni straordinari, frenetici ed unici, di avventura, di incognite ed emozioni, di timori e di mare ci hanno lasciati incerti, come sorpresi, soddisfatti ma non sazi, perchè, come in uno spettacolo pirotecnico, manca ancora il botto finale.



Dunnet Head

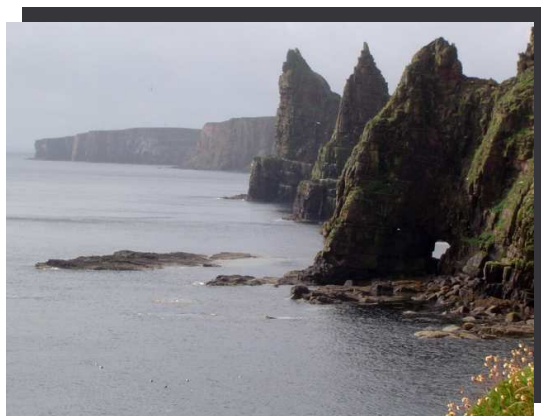
A Dunnet Head, verde piattaforma panoramica punteggiata da piccoli laghi che dà sul Mare del Nord, dove vorremmo tirare il fiato, giochiamo invece d'azzardo: ad un sole che, al tramonto, si sforza di dribblare le nuvole per regalarci qualche bella immagine, fa seguito una notte agitata: la violenza con cui il vento scuote il camper e gli scrosci di pioggia, quasi manciate di ghiaia lanciata contro i mezzi, ci impediscono di riposare; la temperatura scende e ricorriamo al riscaldamento.

L'alba ci coglie già svegli. Il camper dei portoghesi stavolta non c'è, non è venuto fin qui in fondo, sebbene l'abbiamo visto, ieri mattina, scendere dal traghetto. Mi spiace un po'. Mercoledì notte, sbarcati alle Orcadi, mentre

cercavamo un' area per la sosta, avevamo avuto modo di scambiarci due frasi sintetiche e si erano accodati a noi.

Il promontorio è alto sul mare, sul Pentland Firth, lungo cui si vedono transitare i traghetti per le Orcadi, munito di un faro che mette in guardia da vertiginose scogliere abitate da un' infinità di uccelli le cui grida risuonano altissime tra le pareti a strapiombo; una segnalazione informa che siamo sul punto più a nord della Gran Bretagna, intendendo come tale l' isola principale, Mainland, e rincresce vivamente che di fronte a tale manifestazione di grandiosità e di purezza della natura un tempo deprimente per un ostinato grigiore, che fa rimpiangere lo splendore di alcune giornate norvegesi, precluda una gioia per gli occhi che invano si sforzano di cogliere una bellezza solo supposta: la Scozia si presenta subito sincera, almeno.

Una fastidiosa sensazione di umido e la temperatura decisamente bassa ci spingono ad andare; lungo stradine secondarie, strettissime, al riparo di dune litoranee verdissime, superiamo John O' Groats e giungiamo al parcheggio presso il faro di Duncansby Head da dove seguiamo a piedi per i



Duncansby Stacks

Duncansby Stacks, estremo nord - est, spettacolare angolo con due enormi faraglioni, altissimi precipizi, rimasti a difesa di un' insenatura abitata dalle foche; un terzo, ancora tutt'uno con la costa, è minato da un grosso buco nella parte bassa, poco al di sopra dell' acqua, che lo passa da parte a parte, preludio di un futuro distacco: le macchine fotografiche si scatenano quando un raggio di sole illumina il tappeto verde della collina dove ci troviamo e l' intero tratto di costa antistante, mentre l' ombrello che mi era stato più che altro di impiccio lo cedo per un momento al vento che finora l' aveva preteso;



Isola di Skye

contempliamo il panorama con il rammarico di non avere il tempo sufficiente per scendere sulle rocce in basso, un po' incantati dalla innegabile bellezza del luogo e anche per la fortunata circostanza meteorologica, per una volta alleata.

Di fronte a noi, all' incirca, dall' altra parte del Mare del Nord, Bergen e la Norvegia e, verso sud - est, lo Skagerrak, lo Jutland ed il Kattegat, la Svezia: luoghi da cui vedevamo il sole scendere qui, ma che da qui non vedremo sorgere perchè nel frattempo la tregua è finita: torna a piovere e anche il viaggio deve ormai riprendere. In direzione ovest lungo la strada n. 836, interminabile e faticosa, caratterizzata per svariati chilometri da un' unica corsia di marcia e da infinite piazzole per consentire l' incrocio con altri automezzi, peraltro rarissimi; l' andatura lenta ci permette di godere di un panorama a tratti grandioso, fatto di spiagge incastonate fra alte rocce, di color rosa, di promontori lontani, ma richiede comunque costante attenzione: tratti in forte salita si alternano a discese ripide, il fondo stradale talvolta pessimo impone rallentamenti esasperanti e una media bassissima ci pregiudica la visita di capo Wrath, dell' Old man of Stoer, di Corrieshalloch Gorge.

Brughiere e torbiere, erica e rilievi ondulati ci accompagnano; dormiamo nei paesi di Lochinver e Lochcarron, facciamo due passi a Ullapool, di impronta settecentesca, sulla costa occidentale; percorriamo la penisola di Trotternish sull' isola di Skye (eccezionali il paesaggio ed il tempo atmosferico) e ci fermiamo infine nel parcheggio cittadino di Kyle of Lochalsh, a mille chilometri e tre giorni di strada da Duncansby Head, con vista sul ponte che collega la terraferma all' isola e su alcuni giovani intenti a tuffarsi dal pontile del piccolo porto ad una



Isola di Skye

temperatura esterna che a noi ha imposto di indossare un maglione. Neppure l' aria tagliente li fa desistere mentre in piedi, con l' acqua alle ginocchia, i vestiti fradici e all' ombra, sullo scivolo usato per mettere in acqua le imbarcazioni, sembrano divertirsi quanto noi stupiamo a guardarli.

Eccezionale, però, la frittura di pesce che, all' ora di cena, riusciamo a portare fuori da un negozietto/friggitoria assediato dai clienti.

Il giorno dopo, rapide soste presso i castelli di Eilean Donan, su un isolotto in mezzo al lago, e di Urquhart, sul Loch Ness, entrambi straripanti turisti, ci permettono di passeggiare per Inverness (con lo scopo di fare qualche acquisto) e nel tardo pomeriggio di arrivare al campeggio di Blair Atholl, qualche chilometro a sinistra della E 15 per Perth, inglesissimo parco verdissimo con castello e servizi all' altezza (la sosta in campeggio rientra in un accordo preso ancora prima di partire ed inoltre capita dopo 5.000 chilometri).

Blair Atholl, Km. 5.075.

La tregua è anche occasione per fare il punto. Per quanto a malincuore, riconosciamo tuttavia che questo viaggio brilla più per le cose trascurate che per quelle godute (caratteristica di ogni viaggio, secondo me), perché si tratta pur sempre solo di una specie di raid automobilistico, di esplorazione, di volo radente, superficiale, se si vuole, in quanto difetta il tempo per approfondire quasi mancandoci anche quello strettamente indispensabile per realizzarlo, per vedere e non dimenticare. Non la guida ci guida ma un puro desiderio di movimento, il piacere di goderne, di gioco forse, che privilegia l' andare allo stare, lo scorrere e l' orizzonte che cambia; una corsa contro il tempo insomma, sempre insufficiente ed inversamente proporzionale alla necessità di perdermi, di esplorazione e scoperta, di meraviglia e stupore, di fantasie e sogni in attesa da sempre di essere verificati; ricalca nell' impostazione di fondo, nello spirito sotteso come nei bisogni che soddisfa, la "prima" di capo Nord, frettolosa, libera e assolutamente indimenticabile.

Quanto alla sfida meteorologica, se escludiamo l' estrema variabilità incontrata nel corso del tratto atlantico, ha piovuto solo quando siamo sbarcati a Scrabster e per tutta la notte successiva, quattro giorni fa. Certo il grigiore, non escluso quello delle abitazioni, a tratti irritante ci ha fatto rimpiangere il sole ed i colori della Norvegia, diversa per molti altri aspetti: a montagne e foreste, tralasciando ghiacciai e cascate, fa riscontro, nelle Highlands, una certa desolazione ed uniformità del territorio che pecore dalla testa nera, buoi dalla folta

capigliatura, vento e cavalli non riescono a ravvivare; talvolta, a dire la verità, un cielo tormentato dall' irrequietezza delle nubi, solitudine, riflessi argentei sul mare ed un vento più prepotente del solito spingono a cambiare idea.

L' impressione, comunque, pur trovandoci ad una latitudine di poco inferiore, è di essere decisamente più a nord rispetto alla Norvegia del sessantesimo parallelo di Bergen.

Sulla guida a sinistra ammetto le mie difficoltà al punto da preferire, per assurdo, i tratti stradali caratterizzati da " single track ", come qui definiscono le strade ad unica corsia: almeno in questi casi ci sto in mezzo. Rimane il fatto che non sono poche le partenze, al mattino, che non avvengano occupando per qualche decina di metri la corsia opposta; fortunatamente due camper si possono aiutare reciprocamente a ricordare . . .

Il paesaggio lungo la costa non ha bisogno di commenti.

Quanto ad emozioni . . . , beh !, queste righe si sforzano di darne conto.

Un cielo triste, ma non più del solito, apre una nuova giornata di viaggio: per una volta partiamo dal campeggio con tutta calma ma comunque non certo dopo le ore nove; attraversiamo Dunkeld, villaggio con graziose casette seicentesche (ricostruite) e suggestive rovine della cattedrale gotica, superiamo di slancio Edimburgo e ci fermiamo presso l' abbazia sperduta di Dryburgh, i cui resti sono tra i meglio conservati della zona.

Note profonde di musica celtica fra archi spezzati, colonne a terra e guglie ardite conferiscono a queste strutture ossee una straordinaria suggestione che nell' isolamento in cui ci troviamo ci estranea completamente dalla realtà. E' un luogo affascinante, catartico quasi, difficile da lasciare. Sfortunatamente piove.

Una seconda abbazia poco lontana, quella di Jedburg, forse migliore della prima, ci va " buca " in quanto una banda di balordi ragazzini ci importuna al punto da arrivare a salire lungo le scalette posteriori dei nostri mezzi, tanto da costringerci, verso le dieci di sera e con pioggia battente, a lasciare il parcheggio, inseguiti, tallonati da vicino da questi scalmanati in bicicletta.

La tentazione di . . . , poi non s' è fatto nulla.

Ci fermiamo, quasi ansando, a Hawick a tarda sera, lungo una via semibuia, di fronte ad un' industria tessile, sotto la pioggia.

Hawick Km. 5.397

Una iattura! Fin qui l' esperienza in terra inglese si poteva definire positiva, comprendendo nel giudizio anche chi ci ha risposto, con un sorrisetto che la dice lunga: " sorry, only english " alla nostra richiesta di provare in altra lingua; avevamo digerito, a stento per la verità, la stranezza della guida a sinistra e, in fondo, compatito pure un tempo atmosferico incapace di soddisfarci: svegliarsi e guardare il cielo, chiedergli uno sforzo, attenderlo. Invano. Ogni giorno inizia allo stesso modo, con in mente l' irripetibilità delle circostanze, l' unicità di un panorama, le diapositive da scattare, anche se, ammettiamolo pure, l' avarizia di un sole centellinato quasi a singoli raggi può impreziosire i momenti ed esaltare i particolari.

Tuttavia, mai viaggio è stato fatto guardando così tanto in su.

Ancora: abbiamo assorbito con filosofia anche il pagamento di dodici sterline di biglietto per aver dormito su un' area riservata ai camper posta all' interno, a sua volta, di un' area di servizio autostradale (cosa abbastanza insolita, direi).

Ma quella banda di minorenni, dallo sguardo strafottente e provocatorio, ci ha solo irritato e fatto rodere il fegato, impedendoci, oltretutto, di far valere le nostre ragioni se non con una convincente dialettica, che ci avrebbe visto in sicura difficoltà, almeno con le mani!

Al mattino, la notte non è stata un gran che un po' per la tensione accumulata, un po' per la forte pioggia ma anche a causa del rumore dovuto al turno notturno della fabbrica tessile, forse intuendo che stiamo ormai per lasciare la Gran Bretagna magari per il sole della Francia, il cielo ci si para davanti in pompa magna: fradicio di tutta l' acqua che durante la notte non è riuscito a scaricarci addosso. Fatti due passi per la grigia cittadina, ormai al confine con l' Inghilterra, sede di importanti industrie specializzate nella lavorazione del cashmere, prendiamo

Come pochi ? Ad ovest di Bergen.



definitivamente la direzione verso sud: imboccata l' autostrada M6 a Carlisle, come in caduta libera verso sera oltrepassiamo Birmingham e Gloucester per uscire, il giorno dopo, in direzione di Stonehenge, dove arriviamo servendoci di una viabilità secondaria non eccelsa. La veduta migliore del complesso megalitico,

secondo noi, si ha proprio dalla strada, mentre ci si avvicina: quelle pietre appaiono per un attimo come isolate, su un' altura, contro un cielo del loro stesso colore, mai generoso. Suggestive, comunque.

Una volta sul posto, l' organizzazione ci inghiotte per depositarci, dopo non poche sterline a testa, sul sentiero che gira intorno al sito con altri mille. Curioso: mi sembra di essere "dentro" un documentario televisivo.

Bello il parcheggio sull' erba, ampio e . . . soleggiato. Congestionato. Qualche curioso osserva l' itinerario, esposto all' esterno del camper, e chiede informazioni su chilometri, durata, difficoltà, rimanendone un po' perplesso, qualcuno si stupisce che degli italiani siano andati a cercare il brutto tempo, qualcun altro si complimenta. Con uno si parla pure francese.

Ci fa piacere, tuttavia mettiamo in moto: Stonehenge, gomito sud dell' itinerario, impone di abbandonare definitivamente la stravagante idea di un viaggio senza fine che finora ci aveva illuso e di predisporci piuttosto per la discesa finale; nell' aria quell' odore di ritorno che sale dall' anima, puntuale all' incontro che noi non abbiamo mai concordato ma solo fuggito.

Infilata dapprima l' autostrada M3, con la M25, diciamo la circonvallazione di Londra, scorrevole per quanto trafficatissima, superiamo la città con facilità ed in fretta; nel tardo pomeriggio di una splendida giornata di sole siamo sulle alture di Dover da cui scorgiamo la Manica ed, inaspettatamente, la costa francese.

Dover. km. 6.390

L' occasione è ghiotta. Stando alle informazioni faticosamente assunte, alle ore 19,30 dovrebbe partire il treno lungo l' Eurotunnel.

Ci affrettiamo: 193 sterline ! . . . Black out !

Ripresici, dopo un' ora circa siamo fermi sulla corsia n. 158 della P&O Ferries in attesa del traghetto per Calais al costo di sole 60 sterline. Spiace solo che la sera sopraggiunta ci sottragga alla vista le scogliere, con buona pace per tutti.

Calais - Verona 1.500 km.

Venerdì, ventunesimo giorno. Abbiamo dormito appena fuori Calais, in uno squallido parcheggio sulla E 40 in direzione di Dunkerque. La giornata si presenta con un sole pieno che da tempo non vedevamo, anche se la temperatura è decisamente bassa. Ieri sera, per un qualche disguido, il traghetto è partito tardi da Dover ed è arrivato tardissimo qui, cosa di per sé irrilevante, ma considerato lo splendido tramonto che ci siamo persi è stata un' occasione buttata alle ortiche.

La caccia alle emozioni è aperta, esortava in chiusura il programma di viaggio. Seppure, alla fine, il carniere non possa dirsi propriamente pieno (d' altra parte le frecce ormai sono esaurite), tuttavia la sensazione di libertà vissuta e le forti emozioni provate hanno punteggiato un' esperienza che ci ha resi comunque diversi all' appuntamento con la vita di tutti i giorni, magari un po' più estranei. E all' appuntamento ne mancano ormai solo tre, ampiamente sufficienti a coprire il tratto, tutto autostradale, dalla costa francese a casa: una rapida sosta a Bruges e poi, in successione, Bruxelles e le Ardenne, la cui nebbia ci manda a letto presto; ad Arlon prendiamo la strada n. 81 ed aggiriamo la città di Lussemburgo; dopo la sosta al "Poloeuropa" della Auchan, immenso centro commerciale da cui rischiamo di non uscire, riprendiamo per Metz, Strasburgo, Offenburg in Germania, per evitare ulteriori pedaggi, Basilea, Lucerna (spiacevole nottata su una pessima area

di servizio), Chiasso (quasi senza gasolio al punto da mettere in conto il ricorso ad una tanica di scorta), Milano, Verona.

Riusciremo a fermarci al casello?, si domandava ancora il programma, quasi che la corsa non dovesse più arrestarsi.

Altro che!, rispondiamo con un po' di stizza mista a tristezza; con il rimpianto per quei cartoncini gialli ed azzurri per Torshavn o per l' Islanda che mi ballano ancora davanti agli occhi mentre là, a Bergen, noi prendevamo una via più breve, con il dispiacere per tutto quello a cui ero prossimo e non ho potuto raggiungere, vedere, toccare, respirare; per tutto ciò che è rimasto indietro e che chiedeva solo di allungare la mano: occasioni che hanno fatto di questo viaggio solo il pretesto per farne un altro.

Mettiamola così!

Note.

Viaggio doppiamente anomalo, che imbocca dapprima una decisa direzione nord per poi abbandonarla, quasi rinnegandola, e prendere ad ovest, contravvenendo per di più alla nostra "etica" di viaggiatori stradisti, essendo il momento avventuroso coinciso con la traversata atlantica da Bergen a Scrabster, con mare decisamente mosso (a nostro giudizio) e tempo inclemente. Per una volta il simbolico "salpare le ancore e prendere il largo", con cui esprimiamo la voglia di andarcene e di distacco, ha mantenuto il suo significato vero e "mollare gli ormeggi" è stato motivo di un' apprensione che non conoscevamo, mentre ben più intensi sono stati preoccupazione e timori nel corso di quei tre giorni indimenticabili.

Un viaggio nato dalla voglia di uscire da un cerchio ormai troppo stretto ed in cui l' incognita giocasse un ruolo rilevante, perché è nostra convinzione che il camper debba avvicinare all' avventura piuttosto che far conoscere le comodità di un campeggio o di una vacanza plein air. La preparazione, quindi, al di là di una ovvia conoscenza generale della realtà in cui il viaggio si è sviluppato, non è stata particolarmente minuziosa,

bastandoci la voglia di partire, lanciarci, chiudere gli occhi e tuffarci, consegnandoci senza resistenza alcuna al fascino della scoperta, alla genuinità della sorpresa, anche se Svezia e Norvegia sono paesi in qualche misura a noi già noti, mentre Scozia ed isole atlantiche costituivano la vera novità ed il Mare del Nord il "clou". Utilizzati un solo campeggio (per curiosità, soprattutto; 17 sterline) e la comoda area per camper di Bergen (circa 175 corone per notte), esistendo la possibilità di passare la notte praticamente ovunque senza alcuna difficoltà, a meno che non si intenda dormire davanti al castello, in mezzo al parco comunale o a fianco della sede stradale; problemi veri di approvvigionamento inesistenti: gasolio, acqua e supermercati si trovano con discreta facilità anche se a prezzi superiori ai nostri.

La viabilità è un problema, in ogni caso relativo, particolarmente in Scozia, dove strade a corsia unica si sviluppano per chilometri, la velocità rallenta ed i tempi si allungano. Si può così gustare molto meglio il panorama, sempre che il meteo lo consenta; ecco, quest' ultimo costituisce spesso una grossa seccatura, un bastone tra le ruote. Il raggio di sole di cui hai bisogno per una foto è un dono del cielo, quando si verifica.

Ventitre giorni e settemilaottocento chilometri, circa ottocento euro il costo dei traghetti (nove), 750 litri di gasolio e svariati tratti autostradali, ponti e tunnel a pagamento (specialmente in Norvegia). Infine 12 sterline per aver dormito in autostrada in un' area riservata ai camper; stranamente non abbiamo pagato il ticket di ingresso a Bergen (forse perché di domenica) né quello per l' attraversamento del ponte per l' isola di Skye.

Corone, svedesi prima e norvegesi poi, e sterline hanno insaporito l' esperienza.

Quattro adulti e due ragazzi a bordo di un mansardato Lasercar motorizzato Ford ed un camper Iveco Daily TD della Kelber, entrambi con doppia ruota di scorta e gancio di traino.

Di Claudia e Giorgio abbiamo detto; quanto a noi: Anna, Chiara, Giovanni ed Ermanno.

Il polso del viaggio

Giorni	Partenza	Arrivo	Parziale	Totale
1	Legnago - Vr	Walhalla - D	668	668
2	Walhalla	Klink	678	1.346
3	Klink	Parch. Öresund S	535	1.881
4	Parch. Öresund	Torekov	217	2.098
5	Torekov	Lysekil	336	2.434
6	Lysekil	Kongsberg N	356	2.790
7	Kongsberg	Granvin	637	3.127
8	Granvin	Vadheim	192	3.319
9	Vadheim	Bergen	171	3.490
10	Bergen	Bergen	==	3.490
11	Bergen	Lerwick - I. Shetland GB	12 ore di traghetto	225 miglia
12	Isole Shetland		193	3.683
12	Lerwick - I. Shetl.	Kirkwall - I. Orcadi	7 ore di traghetto	132 miglia
13	Isole Orcadi		123	3.806
13	Kirkwall - I. Orcadi	Scrabster - Scozia	2 ore di traghetto	20 miglia
13	Scrabster	Dunnet Head	25	3.831
14	Dunnet Head	Lochinver	384	4.215
15	Lochinver	Lochcarron	333	4.548
16	Lochcarron	Kyle of Lochalsh	252	4.800
17	Kyle of Lochalsh	Blair Atholl	275	5.075
18	Blair Atholl	Hawick	322	5.397
19	Hawick	Worcester	510	5.907
20	Worcester-Dover	Calais F	480	6.397
21	Calais	Aut. E 411 B	364	6.761
22	Autostr. E 411	Aut. E 35 CH	561	7.322
23	Aut. E 35	Legnago - Vr	528	7.850