

## Sulle esperienze di ciclisti di una generazione precedente

La situazione non è per niente buona.

Anzi, è al limite dell'insostenibile. Un uomo pedala a fatica su una bicicletta blu di marca Svalan, fabbricata da Nymans Verkstäder a Uppsala, e provvista di pneumatici da strada solidi ma piuttosto usurati. Affonda nella ghiaia scricchiolante. Sul portapacchi ha una valigia, accuratamente legata con parecchi giri di una logora cinghia di cuoio. Perché qui è roba preziosa che si trasporta. Attraverso campi deserti calpestati dal bestiame. Contro un vento che sale dal lago Mälaren e non fa che rinforzare, e potrebbe diventare bufera prima di notte. Probabilmente è già troppo tardi per arrivare a Kolbäck in tempo per l'ultimo treno della sera che torna in città. Che nel presente caso è Västerås.

In questa stagione il paesaggio ha ormai perso tutti i suoi tratti più allettanti. Perfino gli odori sono profondamente cambiati. Dove ancora in agosto aleggiava il profumo di fieno appena tagliato, ora prevale quello particolare, un po' amaro, dei tremuli che fremono nervosi sulle rive con le loro foglie sensibili, no, ipersensibili, e l'odore di sterrato. Anche la ghiaia ha i suoi odori, che possono variare anche molto. Fino a poco fa il paesaggio profumava di estate in declino. In disfacimento e rovina, ma pur sempre con una reminiscenza di estate.

Ora è tutto molto più spoglio. E più sincero. Impietoso. Dai campi esala un odore di letame sparso e di piscio di vacca dalle stalle delle grandi fattorie. Dai boschetti di querce, il profumo acidulo di foglie in decomposizione. Dal Mälaren, che in realtà non si vede, ma si indovina dalla serpeggiante strada sterrata, arrivano odori totalmente nuovi: canne putrescenti, petrolio di un vecchio battello fluviale rovesciato al largo di Almö-Lindö, il *Färna III*. Che aveva sostituito sullo Strömsholms Kanal il *Färna I*, colato miseramente a picco. E che ormai non sembra in condizioni molto migliori del *I*, che a quanto pare giace sul fondo della fossa più inesplorata del lago Åmänningen – Bo Gryta. Il *III* è rimasto semplicemente ad arrugginire lì dov'è. Forse non era chiaro a chi appartenesse. O forse un proprietario c'era, ma non se ne curava. Il ciclista l'ha già visto altre volte. È coricato su un fianco. Si possono immaginare persici e lasche che nuotano intorno a quelli che un tempo erano la cabina del capitano e il castello di prua dell'equipaggio.

E adesso, quando il vento soffia sull'entroterra dalla grande baia aperta, si avverte un odore di vecchio olio per macchina irrancidito, forse nafta del serbatoio, e di cordame marcescente. Davvero la nafta può irrancidire? E la canapa marcire?

Sono così tante le domande che ci si può fare. E l'uomo sulla bicicletta se le fa. Questo paesaggio si adatta perfettamente al suo stato d'animo. Che non di rado è malinconico. E oggi in particolare è una giornata nera. Stamattina è successo qualcosa che in realtà gli ha tolto la voglia di tornare a casa. Gli è stato detto, senza

mezzi termini, che è un inetto. Inetto a questo e a quello. Inetto a quasi tutto.

E pedalando in mezzo a quei campi vuoti, dove nemmeno un trattore abbandonato ricorda che fino a poco fa lì c'erano uomini e animali, si può cominciare a vedere il mondo come una storia piuttosto priva di senso. L'uomo ha un vago ricordo che deve esserci stato un tempo in cui vedeva il mondo in un altro modo.

È davvero troppo tardi per pedalare con un carico eccessivo sul portapacchi attraverso il buio e la pioggia della sera d'autunno. È quella dannata valigia dimostrativa del robot da cucina Assistant a pesare, e rendere instabile la bicicletta. L'Assistant della Elektrolux, come ancora si chiamava allora. Gli pneumatici da strada non sono di aiuto. E nemmeno i rinforzi supplementari dietro. Sa il diavolo del resto che cosa ci potrebbe essere, di aiuto.



## Mattino d'autunno nel porto di Västerås

Il passato è un sogno. Il porto di Västerås. Un mattino presto nell'autunno del 1953.

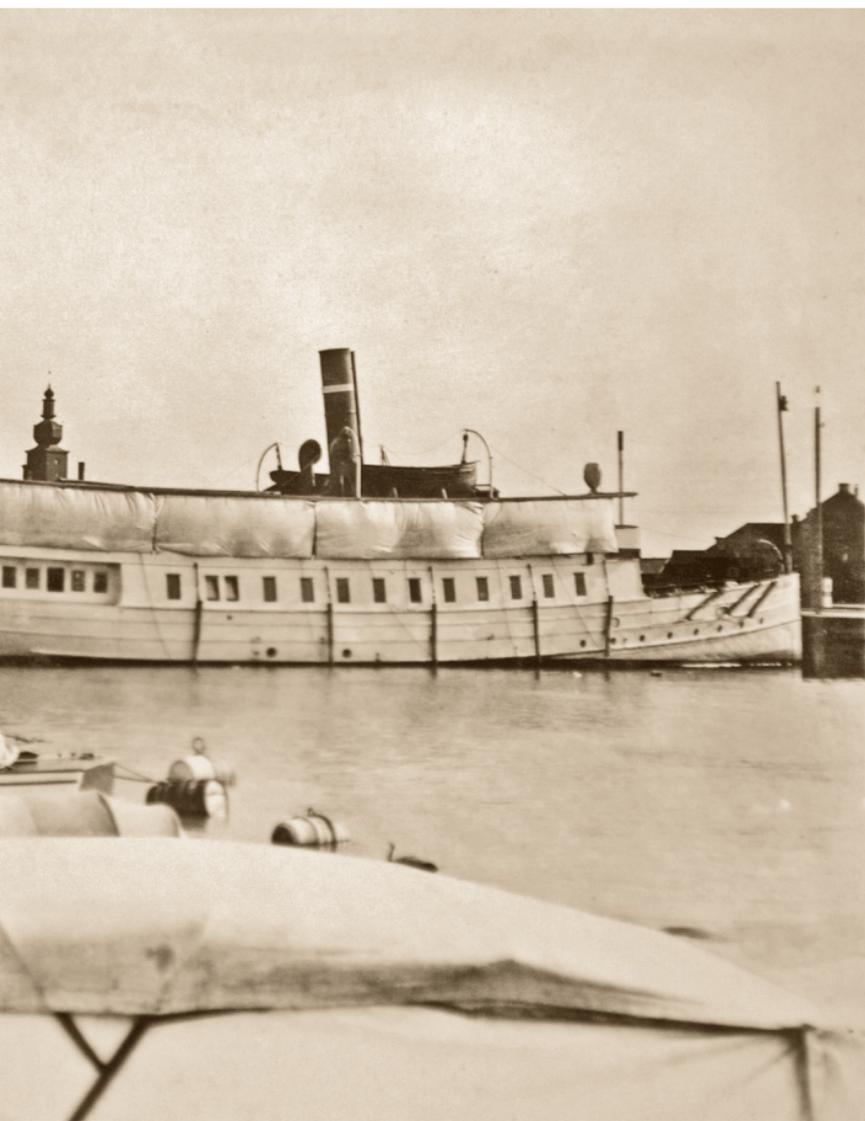
A lungo, fino a ottobre inoltrato, aveva mantenuto l'abitudine di passare per la strada che attraversava il porto, sulla sua bicicletta con il pesante carico, fino alla ferrovia e all'automotrice che l'avrebbe portato nelle zone dove forse avrebbe trovato un'opportunità. Di piazzare uno o due elettrodomestici. Erano decisamente difficili da vendere, quei bestioni, forse più di quanto non si aspettassero su a Stoccolma. La preferiva non tanto perché fosse più veloce, abitando in Pistolgatan e potendo prendere la Djuphamnsvägen, ma perché era molto più bella della noiosa Stora Gatan. Finché c'erano le barche.

Quella mattina in realtà era già un po' tardi. Ma lui aveva ugualmente scelto quel percorso. La maggior parte delle barche era ormai in secco. I battelli a vapore, comunque, naturalmente c'erano. E qualche goletta da carico della Kanalen.

Ma può essere talmente più bello, un mattino d'inizio settembre, quando le foglie morte cominciano a galleggiare sull'acqua. È così presto che tutto ancora dorme. Parliamo del porticciolo, ossia del Porto Vecchio, non di quello grande e nuovo con tutti i mucchi di carbone e tutto il ferro del Nord che dovrà essere portato via dalle navi. Non quello chiamato Djupham-



nen, il porto profondo. No, parliamo del tranquillo Porto Vecchio, con qualche barca a vela per la pesca delle aringhe della lontana costa occidentale, popolarissima quella delle isole Klädesholmarna. Dove c'erano sempre lunghe code di acquirenti di aringhe nei così detti anni della Depressione. Ognuno con la sua brocca di metallo smaltato o il suo secchio del latte per portarsi a casa quei bei pesci grassi. Il porto



da dove i vecchi battelli bianchi del Mälaren raggiungono Mariefred e la lontana Stoccolma, e dove sono ormeggiate tutte le barche di piccola stazza, caste come cresimande sotto i loro teloni bianchi e grigi di antiquata tela da vela, tesa sopra una struttura ad archi per parare la pioggia.

A lungo, fino a ottobre inoltrato, Janne aveva l'abitudine di seguire il percorso attraverso

il porto per arrivare alla stazione. Da qualche tempo, però, non è più così piacevole.

L'affollamento ai moli comincia a diradarsi. È autunno. Tardo autunno. Non ci sono più foglie che galleggiano sull'acqua.

Uno dei battelli del Mälaren ha chiaramente già acceso la caldaia, anche se sono solo le sei o forse le sette del mattino. Un pennacchio di fumo bianco sale solennemente dal fumaiolo. È davvero possibile che il battello parta così presto a ottobre avanzato? E se è così, per dove? È davvero possibile che qualcuno prenda il battello per Stoccolma in ottobre, ora che ci sono comodi treni rapidi a trazione elettrica? E l'ultimissima novità: adesso c'è l'espresso del Mälardalen con i suoi comodi vagoni rossi aerodinamici, per chi voglia per forza andare a Stoccolma.

O è solo il cuoco che si è alzato così presto per preparare le famose bistecche del vaporetto, che saranno servite da qualche parte là al largo nel Björkfjärden o nello stretto canale ai piedi del maestoso strapiombo di Kungshatt? Bistecche del vaporetto che saranno portate in tavola nel salone di prima classe con boiserie di rovere, insieme a patate arrosto, birra chiara del Gamla Bryggeriet e acquavite OP Anderson. Nient'altro sarebbe più adatto.

Ma chi diavolo ha il tempo di andare in battello a Mariefred, Strängnäs e Stoccolma in questo periodo dell'anno? E a ben vedere, non ci vorrà poi così tanto prima che la Società dei Battelli a Vapore sospenda il servizio. Che i laghi ghiaccino e i pattinatori, giovani liceali dell'Högre Allmänna Läroverket in gita domenicale, si riversino come stormi inquieti di gracchi

a settembre sopra le grandi baie candide ancora prive di neve. Centinaia di segni di punteggiatura su una pagina bianca, che non sanno cosa dovrebbero separare.

Non è da molto che i bianchi battelli del Mälaren hanno reintrodotta, per la gioia dei passeggeri, la Bistecca del Vaporetto nel menù. Per molti anni era solo un sogno, il ricordo di un paradiso perduto che si usava chiamare l'Anteguerra.

Fino a non molto tempo fa le Bistecche del Vaporetto erano un sogno del passato. Ma – a ben vedere – lo erano anche i battelli a vapore. Consumavano un po' troppo di quel prezioso carbone. E perché la gente avrebbe dovuto godersi la vita, la luce delle baie e le tiepide brezze estive in anni così bui?

Il sostituto – o, come si diceva allora, il surrogato – era la bistecca di barbabietola. Barbabietole fritte in qualche specie molto dubbia di grasso che dava la netta impressione di arrivare dritto filato da una delle poche officine meccaniche rimaste in attività.

Ma adesso è il 1953 e il mondo è libero, almeno questa parte di mondo. Non poi così lontano, dall'altra sponda del Baltico, vige ancora qualcosa che si può forse descrivere come un cerchio infernale, fino a ieri rovente, ora solo in via di lento raffreddamento, di deportazioni forzate e umiliazioni che la gente qui fa fatica a immaginare. A volte dal Baltico arriva odore di bruciato. Qualcosa brucia, ma non si sa cosa. Boschi? Edifici? O cosa?

Insomma, il 1953 è già quello che si chiama Dopoguerra.

In effetti un periodo strano. Ovviamente ci

si può anche chiedere: ma in fondo non lo è ogni periodo, un dopoguerra? A meno che non sia, che Dio non voglia, un anteguerra. Si è riversata così tanta miseria sul mondo e così tanti esseri umani, se sono sopravvissuti, ne hanno passate di ben peggio del quarantenne che sta superando il porticciolo sulla sua bicicletta blu con il carico pesante e gli pneumatici gonfiati al massimo. L'uomo ha fretta, le vene della fronte sono gonfie, vuole arrivare in tempo per prendere, con bicicletta e valigia, l'automotrice gialla delle 7.40 e raggiungere Kolbäck. E da lì girare per la regione di boschi di latifoglie lungo il Mälaren. Dove però la maggior parte delle foglie è già caduta. E per i campi vuoti calpestati dal bestiame.

È importante mettersi in moto presto per spedizioni del genere, se si vuole combinare qualcosa. Alla stazione di Västerås è già in attesa una sibilante locomotiva che sbuffa i suoi due grandi baffi di vapore sul marciapiede asfaltato: sembra che un gigante ci abbia sputato sopra. E dietro la lunga fila di vagoni marroni, davanti quello di prima classe, con gli ingegneri capo diretti a Stoccolma per qualche riunione, poi la seconda, con le signore che vanno alla conferenza della Croce Rossa e qualche raro turista con macchina fotografica e pantaloni alla zuava, e infine la lunga fila di vagoni di terza classe, dove i passeggeri hanno con sé ceste, panini e thermos. E qualche altra bottiglia sul cui contenuto non credo sia il caso di indagare.

Jan V. Friberg ha già fatto questo breve viaggio molte volte. Controlla con occhio esperto che la bicicletta blu con la grossa valigia di presentazione venga sistemata con cura nel vano

merci dell'automotrice gialla. È importante che non finisca troppo in mezzo a oggetti pesanti e ingombranti di ogni tipo che certa gente si ostina a portarsi appresso. La scorsa settimana lui e il controllore Jansson, che ben conosce, hanno fatto una fatica del diavolo a districare la bicicletta e relativo bagaglio da una specie di enorme e inutile congegno per tagliare l'erba. Al quale Jan non aveva ommesso di tirare un calcio d'addio così energico che l'affabile Jansson l'aveva guardato con una certa perplessità.

Anche se la bicicletta dovrà viaggiare sull'automotrice solo per due stazioni, oltre Dingtuna fino a Kolbäck, dove il cupo Kolbäcksån, e insieme il Canale di Strömsholm, sono prossimi a sfociare finalmente nel Mälaren, bisogna comunque che sia munita di una speciale etichetta con l'indirizzo scritto a mano, che viene legata con fil di ferro alla manopola destra del manubrio. Sempre la destra. Cosa potrebbe capitare se qualche inserviente, per sbaglio o per malanimo, l'attaccasse a sinistra?

Da una delle troppe tasche della giacca sportiva Janne riesce infine a tirar fuori il pacchetto sgualcito di sigarette, che stavolta sono Robin Hood, visto che le Bill sono troppo care, e scopre che una si è rotta a metà e l'altra è più o meno intatta. Parsimonioso com'è, si accontenta della metà rotta.

Non è esattamente una mattina felice nella vita di Janne Friberg. Sono successe cose che hanno finito per farlo sentire solo, abbandonato e nel complesso inutile.

Mentre ancora aspira con voluttà il poco che la sigaretta rotta ha da offrirgli, Janne si siede nello scomparto per fumatori intriso di fumo e

cerca di guardare fuori dal finestrino appannato. Il grande orologio sulla sede centrale della ASEA, una torre imponente con quadranti su tutti i lati, mostra che mancano ancora due minuti alla partenza.

E per un attimo si chiede se qualcosa di tutto questo abbia davvero un senso. Non sarebbe esattamente lo stesso scendere da quella noiosa automotrice che è all'inizio di una giornata noiosa? Non sarebbe né più né meno sensato di qualsiasi altra cosa che potrebbe fare in alternativa? La vita ce l'ha un senso? E le vite degli altri, anche quelle hanno un senso? Se è come sostiene il pastore Fors della chiesa pentecostale, che il senso della nostra vita sta nell'aiutare gli altri – qual è, in nome di Dio, il senso della vita degli altri?

E poi bisogna anche chiedersi: se la vita non ha un senso, come si concilia con il fatto che cerchiamo tutto il tempo di fare cose che ce l'abbiano?

Per un attimo, forse un istante di grandiosa libertà, Janne valuta se non scendere semplicemente da quell'automotrice che è lì pronta, con i sordi colpi di timpano del motore diesel acceso, in attesa di portarlo a un pesante e noioso giro in bicicletta attraverso un paesaggio già rovinato dall'autunno.

Ma quella libertà dura solo qualche breve secondo. Perché Janne si rende benissimo conto che non riuscirebbe a convincere il controllore Jansson a scaricare la bicicletta.

Rischierebbe di causare un ritardo.

Comunque. Questa storia tratta dunque di come poteva apparire la sorte di ciclisti di qualche generazione precedente. E di qualcosa che

accadde a uno di questi, in viaggio con una bicicletta blu nelle regioni meridionali del Västmanland, dove la terra è piatta e le querce sono tante.