# MOTO CICLISMO

**Lire 1.50**
ANNO XV° - N. 27
6-13 Luglio 1929 - VII
SETTIMANALE
Conto Corrente con la Posta

# Un viaggio in Scandinavia

*Un viaggio in Scandinavia potrebbe anche non essere più una novità, e, sotto un certo aspetto, potrebbe anche non rappresentare un evento degno di speciale menzione. Tuttavia abbiamo creduto utile far posto nelle nostre colonne allo schematico resoconto di un viaggio fatto appunto in Scandinavia da una personalità del nostro mondo motociclistico, perchè riteniamo tale resoconto molto utile ed anche interessante sotto diversi aspetti.*

*Chi ha compiuto questo viaggio è l'ing. Giuseppe Guzzi consulente tecnico della grande officina di Mandello e fratello del cav. Carlo Guzzi costruttore delle motociclette omonime. Pochi, in Italia, conoscono l'ing. Guzzi perchè, come il fratello, egli ama assai poco la popolarità: il motociclismo italiano deve però molto a questo appassionato, tenace e silenzioso motociclista, che ama acquisire la propria esperienza non solo sui libri e nelle officine ma anche, e sopratutto, sulle strade.*

*L'ing. Giuseppe Guzzi è, se così si può dire, il collaudatore aulico delle macchine di Mandello, oltre ad esserne un valente artefice.*

*La descrizione del suo viaggio è semplice, scheletrica ma efficace ed i nostri lettori l'apprezzeranno, in primo luogo perchè potrebbe darsi benissimo che qualcuno si decidesse a ripetere il viaggio, secondariamente perchè tutti avran modo di persuadersi, una volta di più, che con una buona motocicletta grandi cose si possono fare.*

*La sovrabbondanza di materia ci costringe a suddividere la narrazione dell'ing. Guzzi in diverse puntate, cosa questa che non nuocerà certo alla completezza ed efficacia della descrizione stessa.*

## I.

ERA sempre stato mio vivo desiderio fino dall'infanzia di conoscere la Scandinavia, ma un viaggio in motocicletta fin lassù partendo dall'Italia, sia pure dall'estremo Nord di questa, rappresenta sempre la bellezza di 6000 Km. e quindi con una macchina normale, un eccessivo strapazzo, a meno d'interrompere il viaggio con frequenti soste, ciò che però, senza contare la maggiore spesa, sarebbe stato difficilmente conciliabile colla disponibilità di tempo.

E pertanto, nella compilazione dei miei programmi turistici, mi ero sempre accontentato di obbiettivi più modesti, fintanto che costruita e lungamente provata la macchina tipo gran turismo a sospensione posteriore elastica, ebbi a persuadermi che era possibile con questa percorrere, dai 300 ai 400 Km. giornalieri anche con pessime strade e per parecchie settimane consecutive, senza sentire la necessità d'interrompere il viaggio con un giorno di riposo.

Scelsi duque per questo viaggio la prima tipo Gran Turismo fabbricata dalla *Moto Guzzi* circa due anni or sono e con la quale avevo già percorso la Francia, l'Inghilterra, la Scozia, l'Austria e la Cecoslovacchia. Quanto all'equipaggiamento, nulla di speciale salvo i bulloni per la catena da neve al cerchio posteriore, e due serbatoi supplementari di circa 5 litri cadauno che avevo applicato lateralmente al portapacchi, prevedendo difficoltà di rifornimento al Nord.

Tali serbatoi però si addimostrarono inutili, poichè, anche nelle regioni meno abitate i distributori di benzina, sono

installati sulle strade principali ad intervalli relativamente brevi (non oltre 50 Km.).

Fatti tutti i preparativi del viaggio, il giorno 20 giugno 1928, alle ore 17,30 partivo da Mandello.

Il caldo era asfissiante, ed ebbi a compiacermi con me stesso l'aver fissato come prima tappa la Dogana di Monte Spluga a 1900 metri sul mare, dove giunsi verso le 20 e dove potei pernottare con una temperatura veramente ideale.

Il mattino seguente alle 9 avuta conferma che il transito delle motociclette straniere era stato finalmente concesso dal governo grigionese, e dopo aver espletato le pratiche doganali, mi misi in marcia e dopo pochi minuti raggiunsi il confine al giogo di Spluga ove trovai nebbia fitta e freddo pungente, e di qui calai rapidamente al villaggio di Splügen, donde, sbrigate le pratiche doganali per l'entrata in Svizzera, proseguii per la valle del Reno Posteriore su di una strada liscia come un biliardo, e oltrepassata la stretta e paurosa gola della Via Mala, raggiungevo prima Thusis e poi Coira.

Il cielo era plumbeo e minaccioso e le nubi impedivano la vista del magnifico scenario delle montagne che circondavano la città, ma in compenso la temperatura si manteneva entro i limiti sopportabili.

Alle tredici giungevo a Buchs donde, dopo una breve refezione, ripartivo raggiungendo in breve la frontiera Austriaca.

Sbrigate in pochi minuti le pratiche doganali mi rimettevo in cammino e dopo circa un'ora di marcia su strada quasi sempre buona attraverso l'ampia valle del Reno fiancheggiata da monti boscosi che vanno man mano digradando, raggiungevo Bregenz la pittoresca cittadina situata alle falde delle ultime propaggini delle Alpi, ed in capo al grandioso lago di Costanza, che visto da qui, si presenta come un braccio di mare.

Da Bregenz in pochi minuti raggiungevo la frontiera germanica.

Sbrigate in fretta le pratiche doganali, proseguii lungo la sponda del lago fino a Lindau e di qui puntai direttamente al Nord essendo mia intenzione di pernottare ad Ulma.

Intanto il tempo si era rischiarato ed ogni minaccia di pioggia era svanita.

Dopo Lindau l'aspetto del paesaggio cambia completamente, esso perde il carattere svizzero per assumere quello caratteristico della Germania meridionale e centrale.

Da Lindau fino ad Ulma la strada serpeggia continuamente fra alture tondeggianti coperte di folti boschi di abeti.

La strada comincia però ad essere cattiva, per lunghi tratti, le buche sono profondissime e frequenti.

Se non avessi avuto una macchina a sospensione posteriore elastica, avrei dovuto rallentare di molto la marcia.

Verso il tramonto sul cielo infuocato si profila nel lontano orizzonte l'altissimo campanile di Ulma, e verso le ore 20 raggiungo la città.

Il mattino seguente alle 8,30 con tempo magnifico mi rimetto in marcia, alla volta di Norimberga.

La strada a tratti buona, a tratti cattiva, si svolge fra le amene colline costituenti il Giura di Franconia mantenendosi ad un'altezza media di circa 500 metri sul mare.

Essa è tutta un'alternativa di salite e discese, ora si svolge attraverso la fresca ombra delle folte foreste di abeti che coprono il dorso delle colline, ora attraverso i prati soleggiati delle bassure.

Verso le 11,30 faccio tappa a Gunzenhausen per la colazione.

Dopo questa località il paesaggio diventa più monotono.

Alle 12,30 sono a Norimberga.

Se già non avessi conosciuto la città vi avrei fatto sosta per ammirarne le caratteristiche, ma a Norimberga ero già stato, decido quindi di proseguire immediatamente.

Da Norimberga a Bamberga il paesaggio non è molto interessante.

Bello però è un tratto di rettifilo di strada asfaltata e magnificamente tenuta attraverso una foresta di giganteschi abeti.

Dopo Coburgo il paesaggio cambia aspetto.

Le colline si fanno più alte a pendii più ripidi, si sente la vicinanza del gruppo montuoso Thuringenwald.

Dopo Lichtenau abbandono la strada principale, per percorrere le strade secondarie che salgono sulle groppe montuose a poco meno di 1000 metri sul mare, ne seguono le creste, attraverso fitte foreste di abeti, interrotte da spiazzi dai quali si può godere l'incantevole panorama di tutto il gruppo montuoso che si stende a perdita d'occhio e va assumendo colori fantastici nella luce diffusa, quasi una pioggia d'oro, del sole già sul declinare.

Per quasi due ore vado errando pei monti senza meta fissa, senza guida, solo preoccupato di imprimere nella mente nuovi paesaggi, nuovi panorami, nuovi spettacoli di natura.

Finalmente il tramonto del sole mi avvisa che l'ora del vagabondare è finita e dirigo la macchina verso la tappa prefissa Ilmenau, graziosa cittadina, luogo di villeggiatura assai frequentato, ove giungo poco prima delle 21.

Il mattino seguente alle 9 ancora in marcia per il Nord.

Il tempo è bello, ma folate di vento caldo preannunciano una giornata torrida.

Le strade diventano pessime, ma colla « Gran Turismo » non c'è da preoccuparsene.

Dopo Erfurt il caldo diventa soffocante.

Mi dipingo con terrore la prossima notte da passare a Magdeburgo, tappa prefissa, e penso sia meglio fare tappa in alto, al fresco, nei monti dell'Harz.

Ciò significa allungare la tappa del giorno dopo ad oltre 400 Km. avendo prefisso di raggiungere il Baltico per la sera seguente, ma ciò non importava gran che; l'importante era di non pernottare al caldo.

I monti dell'Harz, colle loro immense foreste di abeti, erano già da me conosciuti, ma ogni volta che li percorro vi trovo nuove attrattive, aspetti nuovi.

Ricominciò quindi, attraverso i monti dell'Harz, il vagabondare senza mèta del giorno prima, sempre alla ricerca di nuovi spettacoli di natura.

Al tramonto facevo tappa a Friedrichsbrunn stazione di villeggiatura molto frequentata, ma a quell'epoca ancora quasi deserta.

Friedrichsbrunn giace sul crinale di una elevata collina, fa parte dell'Harz orientale, vi si gode bellissima vista, fin sul lontano Broken ed è circondata da magnifiche foreste, fra le quali primeggia quella dell'Heentansplatz (letteralmente: luogo di ballo delle streghe).

Avrei desiderato fermarmivi un giorno, ma il pensiero dei 5000 Km. che ancora mi rimanevano per compiere il viaggio prestabilito, mi indusse a ripartire.

Così il mattino seguente, alle ore 8,30, lasciavo Friedrichsbrunn e per un ottimo ed ampio stradone, in mezzo ad una magnifica foresta calavo su Quedlimburg.

Appena lasciato questa città ebbi una spiacente sorpresa.

La strada per Madgeburgo era sbarrata per riparazioni, un cartello indicava il lungo giro che bisognava fare per raggiungere Magdeburgo.

Ciò sarebbe stato poco male in un'altra tappa, ma in questa tappa significava che i 400 Km. sarebbero diventati 410 o 415. E poi non vi sarebbe stata altra sorpresa del genere? Non avrebbero potuto diventare 430, 450?

Ad ogni modo seguii l'itinerario indicato, perdendo almeno 10 minuti in andirivieni per poter uscire dall'abitato di Kochstedt ove non riuscivo a trovare via di uscita del paese.

Verso le 10,30 attraversavo la città di Magdeburgo e prendevo la via di Berlino, largo e magnifico stradone asfaltato.

Dopo circa 36 Km. abbandonai questa strada per volgere decisamente la macchina verso il Nord, verso il Baltico che volevo raggiungere prima di sera.

La strada ora è a volte buona, a volte cattiva, in alcuni punti pessima per profonde buche.

Il paesaggio è piuttosto piatto e monotono.

Pittoreschi però sono alcuni tratti attraverso estese foreste e lungo piccoli laghi.

Appaiono le prime foreste di betulle.

Nere e minacciose nuvole avanzano dal nord-ovest e poco dopo comincia una pioggia fina ed insistente.

Ciò non mi preoccupa essendo ben preparato ad una simile eventualità.

Un cappotto di loden (Bozenermantel) (fatto sul modello d'uno comperato anni fa a Berlino) calzoni impermeabili, gambali e scarponi da montagna (senza chiodi) ben ingras-

sati, per quanto riguarda l'equipaggiamento personale, un telone impermeabile ed i paragambe di lamiera per quanto riguarda la macchina, ed una valigia metallica pel bagaglio costituiscono una protezione assoluta contro qualunque violento e prolungato acquazzone.

Il tempo però fu abbastanza galantuomo, la pioggia cessò dopo mezz'ora pur mantenendosi il cielo fin verso sera imbronciato e minaccioso.

Passando per Pritzwalk, Wittstock, Waren e Demmin, verso il tramonto raggiungevo le rive del Baltico a Stralsund.

Il giorno seguente verso le undici colla chiatta che fa servizio attraverso lo Stralsund raggiungevo Altefär, donde, percorrendo in tutta la sua lunghezza l'isola di Rugen, in circa un'ora raggiungevo Sassnitz stazione balneare frequentatissima, sita in magnifica posizione e punto di partenza del ferryboat per la Svezia.

Dopo aver fatto colazione, e sbrigate le pratiche doganali, verso le ore 4 m'imbarcai colla macchina su uno dei magnifici vapori che fanno servizio per la Svezia.

Si tratta di un vapore delle dimensioni di un grande transatlantico, ma che può ospitare sotto coperta, su doppio binario, due lunghissimi treni.

Fui gradevolmente sorpreso dalla rapidità con cui vennero sbrigare le pratiche doganali e le operazioni d'imbarco.

L'automobilista o motociclista provvede direttamente a condurre la propria macchina a bordo.

Le operazioni doganali d'entrata in Svezia vengono compiute a bordo di modo che all'arrivo a Trälleborg ogni formalità è finita e si può partire colla propria macchina.

In complesso ritengo che il passaggio del Baltico è molto più comodo e scevro di pratiche burocratiche che non il passaggio della Manica.

Il tempo era magnifico, una fresca brezza di occidente increspava lievemente il mare.

La temperatura dell'aria (13 gradi) mi faceva pensare con un senso di compassione a chi in quell'ora sbuffava nei 30 gradi all'ombra.

Verso le 19 si profilava all'orizzonte la costa piatta della Svezia ed alle 20 la nave si agganciava al ponte di Trälleborg.

Presi alloggio allo Stadshotellet dove data la mia ignoranza della lingua svedese, potei cavarmela bene col tedesco.

Quando pagai il conto constatai che esagerava chi mi diceva che in Scandinavia gli alberghi sono spaventosamente cari.

La vita all'albergo è certamente più cara che in Italia ed in Germania e segnatamente in Francia, ma molto meno cara che in Inghilterra.

Il mattino seguente cielo grigio e pioggerella minuta. Verso le 10 lasciavo Trälleborg dopo aver fatto rifornimento di benzina. Con piacere constatai che il prezzo della benzina è in Svezia (ed ebbi poi a fare analoga constatazione anche per la Norvegia) più basso che in tutti gli altri paesi d'Europa da me visitati.

Da Trälleborg a Malmö strada ottima, ma paesaggio piuttosto uniforme, campi e prati lievemente ondulati.

Alle 11 sono a Malmö, graziosa e linda città che attraverso senza fermarmi per mancanza di tempo disponibile.

Dopo Malmö la strada segue per un buon tratto la costa. Il mare però, sotto il cielo plumbeo e minaccioso ha un aspetto triste e malinconico.

L'orizzonte si perde nel velario di pioggia.

Dopo una trentina di chilometri abbandono la strada costiera per dirigermi verso l'interno, ancora una cinquantina di chilometri di paesaggio piatto ed uniforme reso ancora più triste dal cielo ancora grigio ed imbronciato, poi, nei pressi di Orkelljunga la natura cambia completamente aspetto.

La strada si svolge ora fra colline coperte di fitte foreste di abeti, serpeggia lungo pittoreschi corsi d'acqua e piccoli laghi, il paese si presenta poco abitato, ma assai più interessante.

La strada è sempre buona, ma un po' sabbiosa specialmente ai lati.

Rimango alquanto sorpreso del rilevante numero di automobili e specialmente camions che mi è dato d'incontrare.

Tale constatazione ebbe poi a riconfermarsi durante tutto il viaggio in Svezia, eccetto che al Nord.

Ritengo che lo sviluppo degli autoveicoli, paragonato alla densità di popolazione, è qui molto superiore che in qualsiasi altro Stato d'Europa.

S'incontrano invece assai raramente carri a trazione animale, ciò che fa certo piacere ad automobilisti e motociclisti.

Alle 18 circa arrivo a Vernamo dove decido di pernottare. Qui comincia ad essere sensibile l'accorciarsi delle notti pel crescere della latitudine. Mentre in Germania le notti sono pressochè lunghe come a Mandello, qui si comincia aver la percezione del Nord.

Alle 22,30 benchè il tempo sia nuvolo è chiaro tanto da poter leggere il giornale.

Il mattino seguente verso le 9 mi metto in marcia per il Nord.

Il tempo è splendido, ma spira un forte vento.

Per una ampia e buona strada che passa attraverso impareggiabili foreste di abeti (forse le più belle che ebbi ad incontrare in Svezia) giungo in circa 2 ore a Yönköping all'estremità meridionale dell'immenso lago Wättern.

Da Yönköping fino a Odenshög (circa 60 Km.) la strada segue la sponda orientale del lago mantendosi per lunghi tratti a notevole altezza sopra di questo.

L'occhio spazia sull'immensa massa azzurra fino alla sponda occidentale dove numerosi villaggi si adagiano su pittoresche colline coperte da folti boschi di abeti.

Verso il Nord la massa d'acqua si perde all'orizzonte.

Il panorama che si gode lungo questo tratto di strada è dei più pittoreschi ed interessanti e per bellezza naturale può competere colla riviera italiana e francese.

Dopo Odeshög la strada di Stoccolma abbandona il lago per volgere verso il Nord-Est passando, per Mjölby, Linköping, Norrköping.

Sono oltre 100 Km. di strada poco interessante; la regione è molto popolata, i villaggi e le città s'incontrano di frequente, ma il paesaggio è poco pittoresco; il suolo presenta leggere ondulazioni, quasi ovunque il terreno è ben coltivato, i boschi sono assai rari.

Giungo a Norrköping, una delle più importanti città della Svezia, verso le ore 16.

Faccio rifornimento e proseguo subito per il Nord.

Dopo Norrköping il paesaggio cambia ancora aspetto, la strada costeggia dapprima per parecchi chilometri un ameno braccio di mare, poi lascia la costa e s'interna in una regione collinosa quasi tutta coperta di boschi di abeti.

La strada si mantiene buona. Verso le 18 raggiuno la città di Nyköping, dove decido di pernottare.

Il mattino seguente alle 8 riparto per Stoccolma.

Sono circa 120 Km. di strada attraverso una bella regione collinosa e boscosa cosparsa di numerosi ed ameni laghetti.

Qua e là la roccia affiora e teste e dossi di nuda roccia spuntano sopra le cime degli abeti.

Verso le 11 raggiungo le prime case di Stoccolma e poco dopo, attraversata la città, mi fermo in Sveawägen alla Mekaniska Werkstaden Record rappresentanti della *Moto Guzzi* per la Svezia.

Il pomeriggio di quel giorno ed il giorno seguente furono spesi nella visita della città.

Dal signor Sôderquist possessore di una *Guzzi* 250 e corridore di eccezionale valore venni presentato al signor Segretario del Moto Club di Svezia dal quale ebbi gentilissima accoglienza come pure dal rappresentante della *Moto Guzzi*.

La città di Stoccolma colle sue strade ampie e linde, prive dell'assordante e congestionato traffico di altre capitali Europee quali, Londra, Berlino, Parigi, e coi suoi eleganti palazzi, ha lasciato in me la migliore impressione.

Interessante è lo spettacolo dell'intenso movimento di vaporini e motoscafi lungo il Mälar che divide in due la città e sulle rive del quale troneggiano il massiccio castello reale, il palazzo del Parlamento e la Stadshus.

Magnifici poi sono i dintorni, formati da un dedalo di colline boscose tra le quali si insinuano laghetti e canali dalle rive costellate di ville, caffè e ristoranti.

(*Continua*)

**Ing. Giuseppe Guzzi.**