

RON

Ron

La Serie di L. Ron Hubbard

**PRIMI ANNI DI
AVVENTURA
LETTERE
E DIARI**

Bridge

PUBLICATIONS, INC.®



Diari dell'Asia

IN GENERALE, QUANDO SI PARLA DELLE AVVENTURE DI L. RON Hubbard in Asia ci si riferisce ai viaggi che compì nella Cina settentrionale nel 1928 circa. In realtà, però, il suo primo contatto con l'Oriente avvenne un anno prima, quando suo padre fu assegnato a una stazione di rifornimento della marina degli Stati Uniti sull'isola di Guam. Fu così che il sedicenne Ron

e sua madre intrapresero un tortuoso viaggio per raggiungere la "Base in Asia". E fu anche così che, attingendo agli appunti di viaggio scritti a mano, prese forma il diario dattiloscritto di Ron composto dalle brevi descrizioni dei porti di scalo alle Hawaii, in Giappone, Hong Kong e Shanghai.

L'aspetto selvaggio e sconsolato dell'Asia descritta nel suo diario corrisponde pienamente al panorama che presentava quel continente. Il Giappone, passato all'improvviso da un feudalesimo stagnante a un furioso capitalismo nell'arco di due generazioni, non era più "la terra felice descritta nei racconti". Oltre la metà della forza lavoro indigena guadagnava meno di 48 centesimi al giorno e l'enorme baraccopoli di Osaka non poteva essere ignorata neppure dalle guide turistiche, mentre gli abitanti di Kobe al di sotto della soglia di povertà, ai quali Ron fa accenno, ammontavano a più di ventimila. In quell'estate

del 1927, anche la Cina non era più una terra felice. Per dirla senza mezzi termini, citando le parole di un amico di Ron, lo scrittore Will Durant: "Il sentimento più forte in Cina oggi giorno è l'odio per gli stranieri".

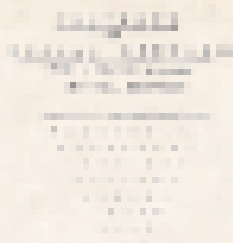
Le Hawaii restavano, tuttavia, un paradiso abbastanza incontaminato dove Ron, grazie a una cavalcata sulla tavola da surf a Waikiki, di cui egli stesso ci narra, divenne uno dei primi surfisti delle acque della California meridionale. ■

Sotto
Hangzhou, Cina,
1928; fotografia di
L. Ron Hubbard



A sinistra "Peschereccio che salpa per il mare, FIUME WANG PO, CINA"
Fotografia e didascalia del sedicenne L. Ron Hubbard, 1927





Arrivò finalmente il 13 giugno e tutti noi eravamo ansiosi di cedere la tediosa vita di San Francisco in cambio della riposante tranquillità di trentaquattro giorni in mare. Quando la President Madison si è staccata dalla banchina, ho sentito un groppo in gola nel lasciare gli Stati Uniti sia pure per breve tempo. Il Ferry Building è svanito gradualmente e poi il Golden Gate è scomparso alla vista. Chilometri di acque tumultuose ci circondavano e i potenti motori della nave pulsavano verso ovest.

Persino gli steward di coperta avevano l'aria piuttosto esausta la mattina dopo e una moltitudine di pallidi visi ornava le sedie a sdraio e il parapetto. Mal di mare? "Neanche per sogno. Che sciocchezza! È solo qualcosa che abbiamo mangiato!"

Mia madre si sentiva benissimo ed era stata abbastanza priva di tatto da salire in coperta. Si rese quindi impopolare, per il resto del viaggio, agli occhi di coloro che facevano pubblicità al menu.

Io mi divertivo a fare un gioco chiamato "shuffleboard" e un altro chiamato "minigolf". Alcuni degli uomini continuavano a parlare di carne di maiale salata e ostriche scivolose, ma io me la sono cavata egregiamente attraverso beccheggi e rollii.

Sei giorni dopo, all'alba, ci siamo precipitati sul ponte per vedere le Hawaii. Mentre entravamo nel porto a Honolulu, tutti i ragazzi della spiaggia si sono buttati a nuoto verso la nave per immergersi in cerca di monete da un quarto di dollaro. Un tempo erano penny. Gli hawaiani hanno sviluppato così il loro commercio.

Una principessa hawaiana che era a bordo è stata accolta dalla Royal Hawaiian Band e un quartetto di donne le ha dato il benvenuto con canzoni indigene. Gli amici hanno accolto i loro amici con ghirlande di fiori.

Alcuni nostri amici ci hanno fatto visitare la città e il paese. La scogliera Pali è meravigliosa ed è un sito storico. Duemila guerriglieri si sono buttati da questa scogliera trovando la morte piuttosto che arrendersi al re.

Hawaii è tranquilla, pacifica e interessante. Nessuno si affanna. Forse c'è una legge che lo impedisce.

Ho nuotato nella famosa Waikiki e cavalcato una tavola da surf. Le onde qui sono molto più lunghe di quelle della California e a volte raggiungono la velocità di quasi cento chilometri l'ora.



Lungo Tumon Beach, Guam, 1927



“Ed ecco il Fujiyama presentarsi alla nostra vista, nel mare, a novanta chilometri dalla terraferma... la cui bellezza celestiale lo distingue da tutte le altre montagne.” – LRH

Mentre eravamo ancora allegri e pimpanti, abbiamo iniziato a pregustare Yokohama, la città del terremoto. Ed ecco il Fujiyama presentarsi alla nostra vista, nel mare, a novanta chilometri dalla terraferma, dapprima al di sopra delle nubi. Un cono simmetrico la cui bellezza celestiale lo distingue da tutte le altre montagne. Il suo manto di neve rosata ricorda il mantello di un re.

Di prima mattina abbiamo iniziato a farci strada fra le scogliere che minacciano l'accesso al porto di Yokohama. Sottomarini giapponesi, idrovolanti e cacciatorpedinieri ci tenevano d'occhio.

In passato c'erano due fortezze a guardia dell'entrata del porto poiché, al tempo del terremoto, il Giappone era pronto a intraprendere una simpatica guerricciola contro qualcuno. La fortezza a sud fu orribilmente sconquassata e millesettecento uomini rimasero schiacciati all'interno delle sue mura. Le scosse subite dalle fondamenta furono talmente violente che fu impossibile ricostruirle e neanche fu possibile recuperare i corpi dei soldati. L'altra fortezza perse un migliaio di uomini nel crollo, ma è stata ricostruita.

Dopo aver superato la quarantena, la nostra nave è entrata in porto e si è accostata alla banchina. Ciò che è rimasto dopo il terremoto è solo un'enorme piattaforma di calcestruzzo e sulla banchina i depositi per le merci non sono stati ricostruiti. Dopo aver visto Yokohama ci si può rendere conto di che orrore possa essere un terremoto.

Sul lato della nave rivolto verso il mare sono state effettuate le operazioni di scarico in grandi chiatte. A bordo di queste chiatte, le famiglie ricavano un'abitazione e le donne lavorano al fianco dei loro uomini con i bambini legati sulla schiena alla maniera degli indiani.

Lasciare Honolulu è stato per noi un grande dispiacere; siamo rimasti sul ponte per due ore a guardare la città e il Diamond Head che sfumavano in lontananza.

Ed ecco la nave in rotta verso ovest trainata dai suoi dodicimila cavalli. Due giorni dopo aver lasciato Honolulu, abbiamo sostituito l'abbigliamento estivo con i cappotti invernali.

Il secondo macchinista mi ha preso a benvolere e mi ha fatto visitare la nave, una vera e propria città galleggiante; la cambusa immacolata, con le attrezzature scintillanti e i cuochi cinesi che sorridevano mostrando la bianca dentatura; i grandi motori; la sala caldaie così rovente che le lamiere erano rosse e il fuoco della nafta bianco; il timone automatico che guida la nave mediante segnali radio.

A terra abbiamo visto luoghi che rendono i quartieri poveri delle nostre città quasi tollerabili. Pochissimi poveri erano puliti e molti erano ricoperti di piaghe. L'abbigliamento dei conducenti dei risciò aveva l'aspetto di un permanente bozzolo, ma i risciò erano puliti con fodere bianche fresche di bucato.

Alle nove della sera successiva siamo giunti a Kobe. Tutti i passeggeri sono scesi a terra, alcuni a fare acquisti, altri per andare a mangiare sukiyaki e bere sakè. (Tra parentesi, siamo rimasti invischiati in una comitiva che faceva shopping e, solo dopo che eravamo a Guam da un po' di tempo, siamo riusciti a mangiare sukiyaki, cucinato appositamente per noi dal proprietario del ristorante giapponese).

La via principale di Kobe è il quartiere commerciale splendidamente illuminato, ricco di copie e contraffazioni, quale richiamo speciale per i turisti. Per acquistare articoli giapponesi autentici bisogna visitare i vicoli bui poco frequentati e i piccoli negozi al piano superiore dove i prezzi sono sorprendentemente bassi.

Le calzature di questa gente sono pesanti e di legno, mantenute addosso stringendo le dita dei piedi. Vengono lasciate sul gradino esterno della casa o del negozio, il che facilita l'acquisto di un paio di scarpe nuove.

L'abbigliamento degli uomini consiste in un cappello di feltro europeo, un mantello grigio allacciato intorno alla vita con un'ampia fuscia munita di tasche e un paio di scarpe alte circa dieci centimetri. Le donne portano pantaloni alla caviglia, una giacca a collo alto, con maniche larghe, e un paio di pianelle. Hanno i capelli pettinati all'indietro fissati con delle forcine. Le geishe portano un'acconciatura elaborata, un kimono decorato con un grande fiocco e scarpe alte più di dodici centimetri.

Nel far ritorno alla nave nei nostri risciò a circa l'una del mattino, abbiamo visto molti mendicanti che preparavano i loro giacigli per la notte nelle strade sporche. Si stendono per dormire dovunque ogni volta che vengono presi dal sonno. Avevano tutti un aspetto malato.

La mattina dopo ci siamo addentrati nel famoso Mare Interno. Ci attorniavano bizzarre barchette. Da ogni lato si ergevano dal mare montagne terrazzate coltivate in modo intensivo. L'acqua e il cielo erano di un azzurro scuro. Alle quattro del pomeriggio circa abbiamo superato due città situate sulle rive opposte, distanti circa tre chilometri. I traghetti facevano la spola avanti e indietro, enormi ciminiere di fabbriche



Un grandioso spettacolo teatrale Kabuki rappresentato da una cartolina acquistata a Kobe, 1927

sputavano fumo a dimostrazione di una grande attività. Pittoresca a una certa distanza, la visione ravvicinata mostrava probabilmente la solita congestione di popolazione e sporcizia.

Ciò che destava la maggiore impressione in tutti i porti era la grande quantità di traffico marittimo. Erano rappresentati tutti i paesi commerciali del mondo. La pesca è una grande industria e nel Mare Interno c'erano migliaia di pescherecci. Alcuni di essi erano bizzarri, con degli occhi intagliati sul davanti, mentre un ometto con un grande cappello e un soprabito corto muoveva un ingombrante remo che serviva da timone. Queste imbarcazioni trasportano l'intera famiglia. Si cucina su una stufa a carbone e il pasto consiste invariabilmente di pesce bollito e riso bollito. La farina è sconosciuta e gli altri ortaggi sono troppo costosi.

L'intero canale è punteggiato di piccoli villaggi. Nonostante le verdi colline terrazzate, l'aspetto generale è squallido. Non sembra la terra felice descritta nei racconti.

Abbiamo capito di essere arrivati al Mar Giallo perché il suo nome calza a pennello. Abbiamo raggiunto lo Yangtze alle nove di sera e siamo rimasti in mare per tutta la notte. All'alba ci siamo addentrati nella corrente, sporca ma rapida. C'è un enorme delta che si spinge nel mare. La foce del fiume è così ampia e le sponde sono così lontane tra loro, che c'è poco da vedere. Dove il fiume si divide ed entra nel Wang Po, inizia il vero spettacolo, con navi di ogni genere provenienti da ogni nazione.

La prima bandiera ad accoglierci è quella a stelle e strisce che sventola sulla poppa di un cacciatorpediniere. Milioni di pescherecci e di giunche hanno catturato la nostra attenzione. Alcuni erano legati ai moli e non lasciavano gli ormeggi da trecento anni. Avevano occhi intagliati a prua e una coda di squalo sull'albero di trinchetto. Alcune delle persone a bordo di queste imbarcazioni di fiume non erano mai state sulla terraferma.

Abbiamo gettato l'ancora presso le banchine della Dollar, tre chilometri a nord di Shanghai. Nessuna dogana a creare noie, così siamo sbarcati alle nove del mattino. Sul litorale una gran quantità di cinesi cenciosi e vocianti. Vivono peggio di chiunque altro al mondo e guadagnano circa quindici centesimi al giorno, quando riescono a trovare un lavoro. (Quindici centesimi mex, per giunta) Sono in grado di vivere con dieci centavi al giorno, o piuttosto, di tirare avanti.

Che gran baccano per scaricare la nave. Due coolie riescono a tenere in equilibrio duecentotrenta chili su un'asta di bambù e trottare via cantando. Uno strilla "Yahii" e l'altro, subito dopo, "Yoho",



un tono o due più basso. Quelle due note e basta, più e più volte. È strano quanto un canto funebre. Continua dall'alba fino alle tenebre, tutto per guadagnare quindici centesimi mex.

Il piccolo "Billy Dollar" è arrivato ansimando e sbuffando fino all'approdo, per farci attraversare il fiume fino a Shanghai, la "Parigi dell'Oriente". Ci vuole quasi un'ora per scendere circa tre chilometri di fiume e passare dall'altra parte. Una lurida nave da guerra portoghese si dondolava legata alla sua gomena. Di fianco c'era un cacciatorpediniere americano veloce e moderno. Più lontano, in fondo, c'era la Pittsburgh e altri cacciatorpediniere e la nave da trasporto Henderson. Navi da guerra francesi, inglesi, giapponesi e italiane rendevano la visione ancora più formidabile.

I piccoli pescherecci hanno l'irritante abitudine di tagliare la strada alle grosse navi di linea. Lo fanno per cacciar via i demoni del fiume, e spesso riescono a stento a evitare di essere tagliati in due.

Su un'auto francese abbiamo attraversato il Bund fino al Palace Hotel di Shanghai. Il signor Moran, di Seattle, il comandante in seconda della Madison, ha preso in prestito l'auto di un amico di Shanghai e il suo autista ci ha portati in giro per le concessioni britanniche e francesi, lungo la Bubbling Well Road e attraverso una piccola parte della città indigena all'esterno dei reticolati di filo spinato. I poliziotti sikh erano dappertutto. Sono omaccioni dalla barba nera e con i loro turbanti e pantaloncini cachi hanno un'aria pittoresca. Portano grandi randelli di rattan e un fucile a tracolla di traverso sulla schiena. Soldati britannici e marine americani erano bene in mostra, come pure i marine giapponesi e britannici.

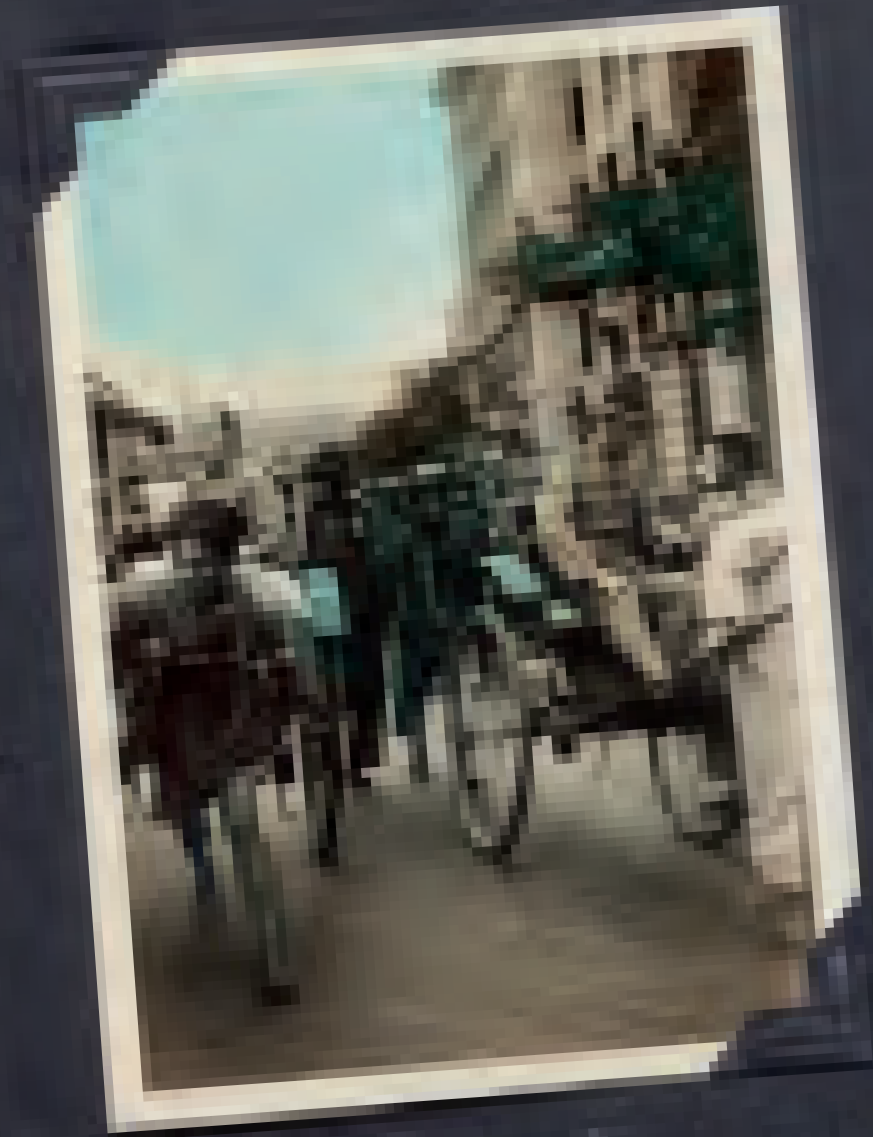
Le strade pullulano di riscìò. I conducenti corrono o piuttosto assumono un passo molleggiato. Gli uomini dei riscìò giapponesi invece sembrano rimbalzare mentre corrono.

Sul lungo viale principale su cui viaggiava la nostra auto si aprivano centinaia di curiose viuzze, brulicanti di vita. Grandi pesci fluttuavano qui e là e striscioni di carta erano appesi in alto. I negozi



Monete cinesi, conosciute familiarmente come "mex"





Cadiz, Avenida de la Independencia
Tercera Municipalidad, México

erano pieni di ogni sorta di chincaglieria. Stoccafissi appesi a dei fili ondeggiavano al vento. Cibo probabilmente avariato e merci secche giacevano fianco a fianco.

All'esterno della concessione britannica vidi un poliziotto inglese afferrare un cinese per la giacca e con un colpo farlo volare dall'altra parte della strada. La parte della città indigena non presidiata dalle forze dell'ordine è zona proibita. Nella Bubbling Well Road c'è il mercato delle donne, ma questo posto è ora usato per alloggiare i soldati britannici.

In questa strada c'è un meraviglioso hotel, un tempo dimora di un gentiluomo cinese. Il terreno circostante è impreziosito di pergolati e fontane, e l'hotel possiede arazzi e pavimenti di piastrelle a mosaico.

La concessione francese è sciatta e gli edifici sorgono tutti dietro alte mura.

Ci siamo uniti alla comitiva della Madison per uno spuntino al Palace Hotel, dopodiché abbiamo visitato alcuni negozi. Abbiamo visto giade perfette, arazzi e tappeti meravigliosi. Solo la chincaglieria costava poco e quella non valeva la pena di portarsela a casa.

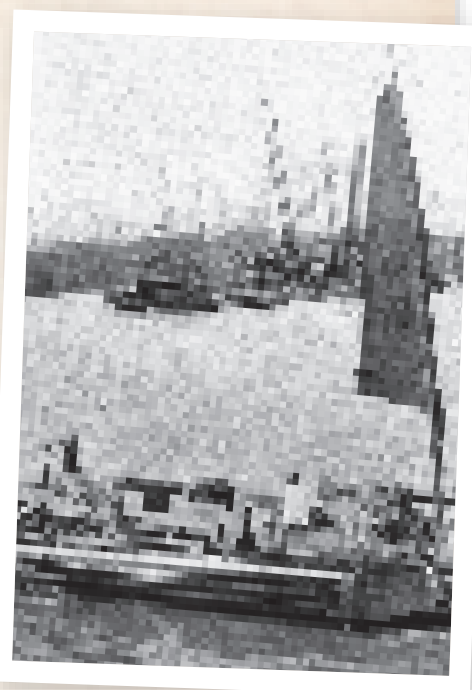
La tappa successiva è stata Hong Kong. È una città molto britannica in superficie, ma sotto sotto molto indigena. Appena fuori dalla Queen Street il quartiere è interamente popolato da indigeni e molto sporco. Di notte i mendicanti dormono sui marciapiedi, mentre durante il giorno chiedono l'elemosina.

A Hong Kong c'è pochissima umidità e il caldo è davvero avvilente. Siamo tornati come di consueto all'Hong Kong Hotel per rifocillarci. Una deliziosa spremuta di limetta era proprio quello che ci voleva per spegnere la nostra sete. Io avevo acquistato un casco coloniale ed ero tentato di mettermi dei comodi pantaloncini come quelli dei soldati britannici.

Hong Kong è costruita su un'isola e le banchine della Dollar sono sulla terraferma. I soldi sono tutti mex (valgono la metà dell'oro americano). Il viaggio in traghetto da Kowloon fino a Hong Kong costa cinque centesimi.

Sulla sponda di Kowloon il tratto fino alla Madison passava attraverso l'inevitabile massa dei coolie al lavoro, molto sudici e incuranti di dove sputano. Nel pomeriggio il caldo era insostenibile e, con l'aiuto della nostra prima pioggia tropicale, non ci è spiaciuto andarcene.

Due giorni dopo siamo arrivati a Manila con pochissimo trambusto. La Baia di Manila è un enorme bacino d'acqua, molto



Giunche nel Porto di Shangai, 1927;
fotografia di L. Ron Hubbard



Poliziotto sikh, Shangai;
fotografia di L. Ron Hubbard

sporco. La marea era così sfavorevole che siamo riusciti a malapena ormeggiare. Cercare di scaricare i nostri bagagli è stata una lotta.

Una volta lontani da Hong Kong ci siamo un po' rammaricati che il nostro viaggio volgesse alla fine. I balli, la cucina eccellente e tutta la magnificenza del luogo erano cose non facili da lasciare. Tuttavia, io ero ansioso di "lumare" la Gold Star che ci avrebbe portato a Guam.

Ad ogni nave che superavamo, qualche frivolo passeggero cantava a voce alta "Ecco la Blue Star". Spaventavano a morte le signore parlando degli orrori della regione dei tifoni che va da Manila a Guam.

Abbiamo levato l'ancora il pomeriggio successivo a bordo della Gold Star per l'ultima tappa del nostro memorabile viaggio a Guam. Poi sono seguiti sette giorni di tempo burrascoso e di cibo andato a male.

Nemmeno il mio ukulele e il mio sassofono sono riusciti a risollevarmi.

A tarda sera abbiamo avvistato l'isola di Guam. Non era un granché, a dire il vero, solo una linea bassa sul fosco orizzonte. L'ufficiale di rotta calcolava la posizione della nave, e noi abbiamo passato la notte avvicinandoci e allontanandoci dalla costa.

La mattina siamo avanzati cautamente fino al porto per poi entrarci attraverso un'imboccatura circondata da scogliere. Un 6-80 è venuto ad accoglierci, a quanto pare non c'è bisogno né di dogana né di visite mediche. Papà era sulla piccola imbarcazione successiva, e noi siamo stati ben lieti di vederlo. *LRH*



A sinistra Agana, Guam, 1927;
fotografia di L. Ron Hubbard

A destra Guam, 1927; "L'isola è praticamente disabitata" – LRH

Verso Casa a Bordo della Nitro

Il nome di L. Ron Hubbard, autorizzato al comando di navi di qualsiasi dimensione, su qualsiasi mare, ha una lunga e famosa associazione con faccende che riguardano il mare. Tra le vicende più interessanti da lui vissute, ricordiamo il servizio svolto come pilota su navi di spedizione in difficoltà, il comando di navi da guerra durante la seconda guerra mondiale e l'addestramento di equipaggi famosi per la loro competenza. In senso stretto, comunque, tutto iniziò quando Ron, ancora sedicenne mise piede, sulla USS Nitro diretta a Seattle per un primo assaggio di servizio in mare. A differenza della Madison, che andava in pensione, la Nitro era una nave convoglio per il trasporto di truppe, spartana e pronta alla battaglia, che navigava regolarmente tra le basi in Asia e il Pacifico nord-occidentale, e Ron aveva solo ricevuto un passaggio come figlio, fisicamente idoneo al servizio, di un ufficiale della marina. Oltre a quanto viene qui citato, Ron narra altrove di aver fatto pratica al tavolo dell'ufficiale di rotta e di aver personalmente dato una mano a far funzionare le nuove turbine a nafta. Fatto non menzionato, ma anch'esso interessante, le pagine di questo rapporto giornaliero furono battute a macchina su una Remington o una Underwood presa in prestito e, come suggeriscono persino le battute dei tasti della macchina, scritte a volte con un mare molto grosso. ■



Sabato 16 1927. A bordo della USS Nitro.

Alzato dal letto alle 6. Scattato un rollino sulla strada per Piti. Salito a bordo alle 6.45. Colazione a bordo.

8.00 – Mamma e papà scesi a terra su un'imbarcazione per riprese fotografiche. Levata l'ancora e lasciato Guam. Fatto sbarcare il pilota portuale. Onde alte sulla scogliera.

12.00 – Bagaglio sistemato a piacere. I miei compagni di stanza sono Dick Derickson e Jerry Curtis. Ragazzi simpatici. Dick viene da Seattle, tra l'altro. Era a Camp Parsons nello stesso periodo in cui c'ero io. Nel 1925.

16.00 – Fatto una bella dormita. Visitato il ponte. Cena. Visto "Three Faces East". Osservato sorgere una luna meravigliosa e mi sono sentito piuttosto solo. L'effetto delle nubi era magnifico. La luna sembrava una sfera illuminata e poi si è tuffata sotto una nube, per iniziare il suo compito di viaggiare nel cielo. Letto, dolce letto. Il mio piede ha un aspetto migliore, ma fa ancora male. Il medico ha detto che era ancora soggetto ad infezione. Sarà meglio che guarisca prima che arrivi alle Hawaii.

Domenica 17 1927. A bordo della USS Nitro.

Mi sono alzato nonostante sia domenica. Ciò non viene neppure considerato su questa nave di marinai. 9.00 – Rassetata la stanza e visitato l'infermeria di bordo. Il capitano di corvetta Welden, l'ufficiale in seconda, ci ha detto di nominare qualcuno che si occupi degli alloggi. Abbiamo nominato Jerry, o meglio, l'abbiamo condannato. A me tocca domani. Questi *muchachos* filippini sono sicuramente dispettosi, ma non lo rimarranno a lungo. Il nostro pavimento ha un estremo bisogno di una spazzata. Me ne occuperò domani. Il rancio è buono e gli ufficiali sono simpatici sebbene li veda poco. Il mio piede va meglio. Il medico l'ha esaminato con lo specillo.

La nostra stanza non è male. Ho dormito in basso, ma stanotte vado in alto. Faccio due bagni al giorno, così ci vogliono un bel po' di bende e alcol. – È dura tenere in ordine questo posto. C'è un sacco di spazio nei cassetti. Non ho letto molto. Domani studierò storia. – C'è un banco per le bibite a bordo anche se io non lo frequento. Questi marinai sono dei veri fanatici dell'"Acey Ducey" dalla mattina alla sera.

18 luglio 1927.

Ho quasi preso la pioggia ieri sera. Fatto anche una buona dormita. Ho tirato fuori i frutti di Blaz dalla ghiacciaia. – Le banane sono verdi ma matureranno. Gli avocado sono maturi e molto buoni. Abbiamo tirato fuori un piccolo casco di banane, una noce di cocco e un avocado. Jerry è ancora a letto e sono le dieci. Dick e io ci siamo alzati alle sei. Sento proprio la mancanza di Guam. Bello spettacolo stasera. – Il mio piede sta bene.

A sinistra La USS Nitro, Puget Sound, stato di Washington, 1925 circa