

ITALIË EN HAAR MYSTERIES

Een ontdekkingsreis langs monumenten en
geheimen van het land en haar inwoners

HANS H. ESTER

Colofon

Brave New Books
Singel Uitgeverijen
Weteringschans 259
1017 XJ Amsterdam

Ontwerp omslag: Varwig Design, Erik de Bruin, Hengelo
Foto omslag: Wikimedia
Foto's binnenwerk: Hans H. Ester
Vormgeving binnenwerk: Varwig Design, Erik de Bruin, Hengelo
Eindredactie: Evert de Rooij

ISBN 978-94-02185-23-2
NUR 508

© 2017 Hans H. Ester

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch of mechanisch, hetzij op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ITALIË EN HAAR MYSTERIES

Een ontdekkingsreis langs monumenten en
geheimen van het land en haar inwoners

HANS H. ESTER

Inhoud

1.	Bericht voor de reiziger	11
2.	Heilige plaatsen	17
3.	Perugia en haar griffioenen	28
4.	In de ban van de kunst	34
5.	Vorstelijk Turijn	41
6.	De mannen van Milaan	48
7.	Venetië, de stad en het water	55
8.	De grafombe van het fascisme	63
9.	De eerste Italianen	69
10.	Trotse kostgangers	76
11.	Tafelmanieren	84
12.	De notaris	89
13.	De uitvaart van Frederico	95
14.	Il magnifico	100
15.	De puinhopen van L'Aquila	109
16.	De eeuwige stad	117
17.	Een hechte relatie	124
18.	De slag bij Monte Cassino	131
19.	De toekomst van Napels	138

Italië overzichtskaart



Voorwoord

Benvenuto in Italia, welkom in Italië. Dit staat op de borden bij de grensovergang van Zwitserland naar Italië. Ik lees het elke keer en het geeft me een prettig gevoel. Ik ben van harte welkom. Italianen zijn gastvrij en hartelijk, ik mag alles vragen en overal kijken, maar zie ik ook alles?

Italië is een land met veel mysteries, met veel geheimen. Er zijn geheimen in de bodem, tussen het land en de zee, in de kunst, in de kerk en ook in de politiek. Soms zijn de geheimen goed verborgen en moeilijk te vinden, soms liggen ze op straat of vlak achter de voordeur.

Op mijn reis door Italië langs steden, monumenten en kunstwerken ga ik op zoek naar deze geheimen en probeer ze te ontsluiten.

Mijn ervaringen heb ik beschreven in negentien verhalen. Door deze verhalen kunt u even in Italië zijn en meekijken naar de bijzonderheden van het land en haar inwoners.

Het zijn losse reisverhalen, impressies en ervaringen met een plukje historie. In dit boek reist u met me mee door het land. Uw behoefte om het land te bezoeken zal daardoor groter worden.

Hans H. Ester

Bericht voor de reiziger

Reizen is vermoeiend. Wie op reis gaat maakt een keuze voor een vervoermiddel om van A naar B te komen. Hij of zij zal daarbij rekening moeten houden met de route, de tijd, de verkeersdrukte en andere ongemakken. Het is een inspannend karwei. Geen wonder dat iedereen na een reis even wil uitrusten. In Italië krijgt een reiziger er nog een paar aandachtspunten bij.

Fietsen in Italië is levensgevaarlijk. Er zijn geen fietspaden en buiten de stad is het ook nog eens zeer vermoeiend vanwege het heuvelachtige landschap. We zien hier dan ook geen moeders met de kinderen achterop naar de *scuola* fietsen. Scholieren gaan met de *scuolabus*. Ook grotere kinderen ziet men niet op straat peddelen. Er zijn wel mensen die wielrijden in Italië als sportieve uitdaging zien. Deze wagen zich op een racefiets over de smalle provinciale wegen, op het gevaar af dat ze worden geschept door langsdenderende vrachtwagens. Om afmatting te voorkomen gebruiken steeds meer Italianen een elektrische fiets. Het blijft echter *pericoloso* – gevaarlijk – omdat autorijders geen rekening houden met wielrijders. Andere tweewielers, zoals scooters, zijn minstens zo gevaarlijk. De Italianen zelf passeren je met ware doodsverachting links en rechts, met name bij de verkeerslichten. Gelukkig rijden ze vaak hard, ze zijn voorbij voordat je het beseft, je hebt geen tijd een crash te veroorzaken.

De trein (*Ferrovie dello Stato* [FS], de nationale spoorwegmaatschappij van Italië) heeft ook zo zijn problemen. Er is wel bijna 20.000 km spoorlijn, maar dat is eigenlijk weinig voor een land met de grootte van Italië. Frankrijk, een land met bijna net zoveel inwoners, heeft tweemaal zoveel rails. Je kunt daardoor niet overal komen met de trein. Het spoorwegnet is zo beperkt doordat Gianni Agnelli, destijds de baas van Fiat, in de twintigste eeuw zijn niet geringe macht heeft

aangewend om uitbreiding ervan te blokkeren. Het Fiat-concern, een belangrijke economische factor in Italië, wilde natuurlijk vooral auto's verkopen. Italianen moesten in een Fiat rijden en goederen dienden vervoerd te worden in vrachtwagens van hetzelfde merk. Om dat te bereiken wendde Agnelli zijn invloed aan bij de verschillende regeringen. En met succes: ook nu gaat het meeste vervoer nog met *la macchina*.

Het spoor loopt, behoudens een paar lijnen door de Apennijnen, voornamelijk langs de kusten van Italië. De rails ligt al jaren zo, het overige verkeer moet zich daaraan aanpassen. Via viaducten gaan auto's en scooters onder de spoorlijn door. De bovenleidingen van het spoor en de onderdoorgangen leveren langs de Adriatische kust geen verfraaiing van het landschap op. Bij (vis)restaurants langs de kust komen met enige regelmaat goederentreinen met zoveel lawaai langs dat horen en zien je vergaat. Het gebeurt allemaal in een land dat voor haar economie in ruime mate afhankelijk is van het toerisme. Regelmatig zie ik bestelbusjes van een Italiaans merk op de wagons. Zelfs het openbaar vervoer maakt hier reclame voor de auto!

En dan heb ik het nog niet over de dienstregeling en de stakingen bij de FS. De vakbonden zijn zeer machtig en hebben zo hun eigen belangen. Zij dreigen – ook bij het luchtverkeer – regelmatig met stakingen als er niet aan hun eisen tegemoet wordt gekomen. Er is ook een voordeel: de kaartjes van de lokale lijnen zijn zeer goedkoop.

Duurder, maar ook veel sneller is de hogesnelheidstrein. Trenitalia onderhoudt met de *Freccie*, door AnsaldoBreda gebouwd in samenwerking met een Canadese firma, lijndiensten op de trajecten Turijn – Venetië en Milaan – Florence - Rome. Deze trein rijdt al meer dan zes jaar met een snelheid van bijna 300 km per uur, op tijd en zonder mankementen. Hetzelfde AnsaldoBreda zorgde voor een fiasco bij de bouw van de Fyra, de Nederlandse variant van de HSL. Bij de openbare aanbesteding voor Nederland en België won AnsaldoBreda. Zij waren de goedkoopste en dus de ideale producent voor de zuinige Nederlanders. De Italianen hebben vermoedelijk die lage prijs geboden met het idee dat er halverwege het productieproces nog wel wat extra geld kon worden vrijgemaakt. Te laat leveren en onvoorziene omstandigheden die extra kosten met zich meebrengen zijn in

Italië bij publieke werken heel gebruikelijk. Tussentijds geld was in Nederland echter niet beschikbaar, afspraak is afspraak. Zo ontstond er een botsing, een clash tussen twee culturen met gezichtsverlies voor beide partijen.

Iedere Italiaan heeft een auto en hij is er trots op. Hij wast en poetst hem totdat hij glimt. Italië heeft, volgens mij, ook de hoogste auto-wasplaats-dichtheid van Europa. De auto is voor een man belangrijker dan zijn huis. Het huis is bezit van zijn familie en hij woont er ook met zijn familie. De auto is van hem alleen, hij showt ermee, het is een verlengstuk van zijn mannelijkheid. Met het nummerbord kan hij ook laten zien waar hij vandaan komt, want een Italiaan is vooral een kind van de streek waar zijn moeder hem op de wereld heeft gezet. Vroeger stond dit duidelijk op de kentekens, bijvoorbeeld Roma of MI (Milaan), maar nu zijn er nationale kentekens en kan dit niet meer. Hoe sterk de behoefte is om toch aan te geven uit welke regio men komt, blijkt wel uit de mogelijkheid die nu gecreëerd is om ook de regio op de kentekenplaat te vermelden! En je ziet dit meer en meer gebeuren. Tegen het eind van de middeleeuwen zijn in Europa overal kleine stadstaten, graafschappen en hertogdommen ontstaan. Deze hebben in Italië tot in de tweede helft van de 19^e eeuw bestaan. In 1861 is na jarenlange gevechten en onderhandelingen op nationaal niveau het koninkrijk Italië gesticht. Als land is Italië dan wel 'ontwaakt' (*Italia s'è desta* - de tweede regel van het volkslied), maar door het *campanilismo* (de liefde voor de eigen kerktoren) spreekt de geboortestreek nog altijd meer tot de verbeelding.

De Italiaan rijdt allang niet meer uitsluitend Fiat, maar ook andere en zelfs Japanse wagens. De Italiaanse auto is de laatste jaren gezakt naar een middelmatig kwaliteitsniveau. De Italianen hebben dit zelf ook gezien en zijn geleidelijk steeds meer andere merken gaan kopen. Soms gebeurde dit vanuit teleurstelling, vaak ook om met een duur buitenlands merk te showen. Nu het Amerikaanse Chrysler Fiat heeft overgenomen zijn de Italianen weer trots, ze zijn onderdeel van een wereldconcern.

Naast nieuwe auto's zijn er ook nog veel oudjes. Als zijn leeftijd en die van de auto het toelaten, rijdt een Italiaan graag sneller dan



nodig en harder dan toegestaan is. Om dit te corrigeren staat er langs de provinciale weg soms *polizia municipale* of *stradale* de snelheid te controleren. De agenten staan altijd in de schaduw, met hun zwarte uniform vallen ze dan minder op. Bij overschrijding van de snelheidslimiet word je even verderop aangehouden door een agent met een 'spiegelei', een rond bordje met een rode stip, waarmee vroeger onze perronchef het vertreksein voor de trein gaf. Verkeersbrigadiertjes gebruiken ze nog wel bij een oversteekplaats voor een school. Volgens mij worden er niet veel mensen bekeurd, omdat het tegemoetkomend verkeer vrijwel altijd met lichtseinen waarschuwt voor een dergelijke controle. Met een buitenlands kenteken word je sowieso niet aangehouden. De *polizia* geneert zich namelijk voor zijn zeer beperkte kennis van vreemde talen en vermijdt het contact. Er staan hier en daar ook wel flitspalen, maar die doen het meestal de eerste paar maanden en staan er vervolgens slechts ter afschrikking. Ook de *tutor* (*tutore* is handhaver) boven de autostrada functioneert niet. Hardrijden is stoer, maar ook duur. Het brandstofverbruik van de auto is aanmerkelijk hoger, bovendien is de benzine in Italië kostbaar: de prijs ligt zeker 25 procent hoger dan in Nederland. Om

de economische crisis te bestrijden heeft premier Monti in 2012 de accijns op diesel, benzine en LPG sterk verhoogd. De prijzen behoren nu tot de hoogste in Europa. Stoer is het ook om in de auto met de *telefonino*, de gsm, in de hand te bellen. Het is, net als in alle andere Europese landen verboden, maar ook een verkeerswet wordt in Italië slechts eerste paar weken gehandhaafd.

Het is op de weg overigens niet alleen gevaarlijk door autorijders. Ook de kwaliteit van het plaveisel speelt hierbij een belangrijke rol: het asfalt. Autostrada's worden met particulier geld aangelegd door een beursgenoteerd bedrijf (Atlantia) en ze zijn, behalve wanneer er reconstructies worden uitgevoerd, zeer goed en overzichtelijk voor de automobilist. Voor de aanleg van een autostrada moet alles wijken. Bij verbreding van de autostrada kan een provinciale of gemeentelijke weg zomaar eenvoudig worden verlegd om zo ruimte te creëren. Een *strada statale* (SS), een rijksweg, wordt met nationaal geld aangelegd. Het is een één- of tweebaansweg, vergelijkbaar met de Nederlandse provinciale weg. De kwaliteit van het wegdek is afhankelijk van de rijksschatkist. Het plaveisel toont tegenwoordig voortdurend dat de kas leeg is.

Met het onderhoud van een *strada provinciale* of *comunale* (SP) is het meestal nog beroerder gesteld. Diepe gaten, ontstaan door zware regenval of vrachtverkeer, bedreigen hier je banden. Over het algemeen worden deze kuilen weggewerkt door ze dicht te gooien met asfalt of grind. Zo wordt de lappendeken van het landschap op de weg nagebootst. Je hoeft geen weg- en waterbouw gestudeerd te hebben om te begrijpen dat een dergelijk pleisterwerk niet lang zal standhouden.

Gelukkig wordt door verkeersborden langs de weg aangegeven of er sprake is van een slecht wegdek, opspattend grind of uithollingen (niet alleen overdwars). Het eerste woord dat een niet-Italiaan in de auto leert is *frana* (letterlijk: aardverschuiving), wat zoveel betekent als zeer beroerd wegdek. Het bordje *frana* wordt met regelmaat onder gevaardriehoeken gemonteerd. Soms staan er zoveel verkeersborden met uiteenlopende betekenis op een afstand van dertig meter, dat het lezen ervan op zichzelf alweer een gevaarlijke situatie met zich meebrengt.