

**Francesco Lamendola**

## **Il canto del cigno della navigazione a vela**

L'avanzare impetuoso e sempre più rapido, quasi frenetico, della tecnica, lascia dietro di sé continui e popolosi cimiteri di macchinari, stabilimenti e mezzi di trasporto divenuti obsoleti, oppure, semplicemente, poco economici. Questi relitti di archeologia industriale possiedono un loro fascino, sia pur malinconico, e suggeriscono una quantità di riflessioni a quanti sanno vedere non solo il lato scintillante del progresso, le sue conquiste, i suoi trionfi, ma anche i costi, umani e materiali, che esso comporta, e, talvolta, gli sprechi, nonché le continue trasformazioni, non sempre positive, dei modi di vivere, di lavorare, di pensare e di sentire, senza lasciare mai nulla uguale a se stesso nel giro di un tempo sempre più breve, anche meno di una sola generazione. Quali sensazioni proviamo, su quali pensieri ci troviamo a fantasticare, semplicemente guardando una vecchissima macchina da scrivere esposta, per ornamento, dietro una vetrina; oppure vistando una fabbrica abbandonata, una cartiera ormai ferma, una centrale idroelettrica dismessa, e ormai circondata e, in parte, invasa dalla vegetazione spontanea; oppure, ancora, vedendo entrare in porto, ed ancorarsi vicino alla riva, un veliero dalle grandi vele bianche, ad esempio una nave scuola, che immediatamente ci ricorda, nelle linee ardite e aggraziate dello scafo e delle alte, solenni alberature, altre epoche, altri marinai, altre generazioni e stili di vita?

Già: le navi a vela. Da quando l'uomo ha imparato a percorrere le vie del mare, esse hanno solcato i mari, audaci, pazienti, instancabili, una generazione dietro l'altra:, per ragioni di commercio o di guerra, di migrazione o di scienza, di pirateria o di religione (si pensi ai santi monaci irlandesi e alle loro incredibili navigazioni in cerca di nuove terre e nuovi popoli da evangelizzare, sino all'ultima Thule, sino agli estremi confini del mondo conosciuto, e anche oltre) Nell'incerto confine tra storia e leggenda, il nome degli antichi navigatori è scolpito nella memoria di noi tutti: da quello di Annone il cartaginese, che, forse, si spinse fino a circumnavigare il continente africano, e rientrò nel Mediterraneo dallo Stretto di Gibilterra, dopo essere disceso lungo la costa del Mar Rosso; a quello di Ulisse, che vagò di terra in terra, da un'avventura all'altra, sempre respinto da Poseidone, sempre in mezzo a pericoli e burrasche, prima di poter rivedere le sospirate rive della sua Itaca; a quello di Erik il Rosso, che attraversò le fredde vastità dell'Atlantico settentrionale, dalla Scandinavia all'Islanda, alla Groenlandia, all'isola di Terranova e alle coste del Labrador, primo europeo a raggiungere il continente americano; a quello di Cristoforo Colombo, che voleva arrivare nel Catai navigando verso ponente, allo scopo di procurare alla cristianità un tesoro con cui finanziare una guerra di riconquista del Santo Sepolcro.

Tutto questo doveva finire, in un tempo decisamente breve, dopo l'invenzione delle macchine a vapore, capaci, fra le altre cose, di spingere avanti una nave, senza bisogno di attendere i venti favorevoli, senza bisogno che il capitano conoscesse i segreti dei monsoni e degli alisei, o quelli delle correnti marine, e senza che dovesse preoccuparsi più di tanto per le tempeste, meno ancora per le bonacce. Le navi moderne, con gli scafi in ferro e le caldaie a vapore, rimpiazzarono nel giro di due, tre generazioni, le vecchie navi a vela, più piccole, più lente, più costose, più fragili, più soggette agli imprevisti del mare. Nel giro di pochi decenni, fra la seconda metà del XIX secolo e il principio del XX, la trasformazione, o meglio la sostituzione, era compiuta. Per qualche tempo si videro ancora delle navi con lo scafo misto, in legno e in ferro, o delle flotte miste; poi, si videro delle navi in ferro, ma ancora con le vele al posto delle macchine a vapore, e qualche volta con le une e le altre; infine, dopo la Prima guerra mondiale, scomparvero anche questi ultimi velieri, e per sempre. Nel ventennio che separa le due guerre mondiali, le ultime navi a vela furono portate in bacino e demolite. Era lo stesso arco di tempo che vide la scomparsa dei grandi dirigibili e l'avvento irresistibile del più pesante dell'aria, l'aereo; ma il dirigibile era, anch'esso, una creazione

recente della tecnica, mentre la nave a vela era un mezzo di trasporto antico quanto la civiltà stessa. La sua scomparsa, pertanto, non fu priva di tristezza, anche perché, con essa, era tutto un certo tipo di rapporto fra l'uomo e il mare, che veniva meno; un rapporto nel quale l'uomo si adattava al mare, ai suoi ritmi, alle sue leggi, mentre adesso la tecnica rendeva inutili delle conoscenze tramandate da secoli e millenni, e spazzava via ogni residuo di poesia dall'arte della navigazione. Gli strumenti di navigazione elettronici avrebbero fatto il resto. Oggi, guidata da un sistema di computer, una superpetroliera di enormi dimensioni può navigare in qualunque stagione, di giorno e di notte, con il sole o con la nebbia, praticamente con lo stesso grado di sicurezza, o anche con un grado superiore, con il quale le compagnie di navigazione affidavano i loro velieri, con trepidazione, ma anche con fiducia, ai migliori capitani che vi fossero sul mercato: i più esperti, i più saggi, i più sperimentati attraverso cento e cento viaggi: quando ancora il Canale di Panama non esisteva e, per passare dall'Atlantico al Pacifico, bisognava percorrere lo Stretto di Magellano, solcato dalle piroghe degli ultimi indigeni Alakaluf, oppure affrontare i rischi del mare perennemente burrascoso e i grandi iceberg antartici alla deriva, lungo la rotta più meridionale di tutte, quella del Capo Horn e dello Stretto di Drake.

Pure, alla vigilia della loro scomparsa, i vecchi velieri ebbero ancora come un guizzo di vitalità e d'orgoglio. Durante la Prima guerra mondiale si era visto perfino un corsaro tedesco, il *Seeadler* (*Aquila del mare*) del capitano Felix von Luckner, scorrere i sette mari e, intanto, infliggere danni al non indifferente al naviglio mercantile alleato, in quella che è stata, senza dubbio, l'ultima pagina veramente romantica della guerra navale di ogni tempo. Comunque, a guerra finita, alcuni armatori europei e americani, ma specialmente dell'Europa settentrionale, dotati di maggiore coraggio, o, forse, di maggior testardaggine degli altri, non vollero accettare la fine della navigazione a vela e investirono ancora denaro e risorse tecniche per tentar di risollevarne l'antica tradizione. Fra essi meritano un posto eminente il tedesco Erich F. Laeisz, ultimo rampollo di una antica e gloriosa dinastia di armatori di Amburgo (ma di origine svizzera), ed il finlandese Gustaf Erikson (1872-1947), nativo delle Isole Aland, colui che volle scommettere fino all'ultimo sulla possibilità di mantenere in vita e di rendere economicamente conveniente il trasporto marittimo con le navi a vela. Ma fu la Seconda guerra mondiale ad assestare il colpo di grazia al sogno tenace di questo figlio delle terre boreali del Golfo di Botnia; alla sua morte, fu la storia millenaria della navigazione a vela che scese nella tomba, per non risorgere mai più.

Hanno scritto Franco Giorgetti ed Erik Abranson nel bellissimo volume illustrato *I grandi velieri. Storia ed evoluzione della navigazione a vela dalle origini ai nostri giorni* (Vercelli, Edizioni White Star, 2001, pp. 122-123):

*... Alla fine del primo conflitto mondiale le navi a vela costruite in legno erano praticamente scomparse. Le più già messe in disarmo alla fine del secolo precedente, alcune affondate durante il conflitto, e le poche superstiti di certo giacevano radiate o abbandonate in porti e ritte minori. Sopravvivevano molti velieri con scafo in acciaio, circa 540, la maggioranza europei, qualcuno nordamericano. Nel giro di pochi anni anche questi furono destinati alla demolizione, le marinerie di tutti i Paesi ormai votate al vapore e pochissimi armatori con mezzi e voglia di rilanciarsi per mare. Si salvarono diversi "windjammer" [dall'inglese: navi a palo, ossia velieri costruiti in metallo anziché in legno, i quali potevano stazzare alcune migliaia di tonnellate] appartenenti ad armatori tedeschi che furono distribuiti, come risarcimento di guerra, tra le nazioni alleate.*

*Tra i primi a riprendersi fu proprio un armatore tedesco, Erich F. Laeisz, che pian piano riacquistò quello che rimaneva della sua flotta, e tra questo il famoso "Pamir", e poi "Passat", "Pinnas", "Pehio", "Peking", "Parma" e "Pellworm". Nel 1926, addirittura, faceva costruire il "Padua", 3.064 tonnellate, quattro alberi, "isola" a centro nave, splendido tipico "windjammer". È l'ultimo grande veliero varato nel mondo. Con queste navi si rilanciò sulle rotte cilene e dell'Australia, sulle quali operò trasportando guano e grano e imbarcando anche allievi per la marina mercantile. Laeisz fu definitivamente travolto dallo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Un altro armatore tedesco, Vinnen, costruì addirittura nuove navi, in realtà motovelieri: "Madgalene Vinnen" di*

3.500 tonnellate, e le più piccole, 1.800 tonnellate ciascuna, “Suzanne”, “Adolf”, “Carl”, “Christel” e “Werner Vinnen”, tutte armate con cinque alberi. “Adolf Vinnen” si perdette a Cap Lizard [in Cornovaglia] durante il suo primo viaggio, le altre navigavano ancora nel secondo dopoguerra, con compiti non commerciali.

I Francesi, in specie la flotta dell'armatore Bordes e quella di Nantes che sino al 1915 contendevano ai Tedeschi il primato dei trasporti a vela, non furono invece in grado di riprendersi alla fine delle ostilità. Quasi tutte le navi erano affondate e solo alcune di Nantes fecero qualche viaggio per il grano in Australia. Gli Stati Uniti e l'Italia crearono una società di armamento in comune, la Società di Navigazione Italo-Americana [...], che mise in mare diciotto “multi-masted”, destinandoli al nolo. Non erano buone navi, lente a vela e con un apparato motore inefficiente, finirono presto alla demolizione. Riprese brevemente, nel 1919, il trasporto di guano dal Sudamerica. La “Compagnia Amministradora del Guano” di Lima (Perù), armò tre navi, indennizzo bellico ricevuto dai Tedeschi, il “Drumcliff”, di 2.360 tonnellate, ribattezzato “Omega”; il “Maipo” di 1.675 tonnellate e il “Tellus”, di costruzione olandese. Navigarono per circa quarant'anni sulle rotte del Pacifico con quel tipo di carico che, nel Novecento, poche altre navi accoglievano nelle stive. Tra queste le inglesi “Dovenby” e “Kilmallie”, le finlandesi “Killoran” e “Ponape”, le italiane “Regina Elena” e “Antonio Padre”. L'Alaska Packers Association, con sede ad Alameda in California, armava ancora nel dopoguerra una quindicina di grosse navi destinate alla pesca del salmone nelle fredde acque dell'Alaska. Le sue navi impiegavano da quattro a sei settimane per raggiungere dal Golden Gate le zone di pesca, ove si fermavano sino a quattro mesi. Con il 1930 anche l'ultimo veliero fu messo in disarmo.

Nel 1924, quando ormai quasi tutte le marinerie avevano radiato anche l'ultima nave a vela, un armatore finlandese, il capitano Gustaf Erikson di Marienhamn acquistava uno dopo l'altro diciassette “windjammer” sui quali imbarcava un ridotto numero di professionisti e molti giovani attratti da un'avventura che sapeva di un passato degno di rimpianto. Con lui altri armatori svedesi e tedeschi fecero rotta dal Nord Europa all'Australia per caricare grano. Mentre piroscafi di ogni tipo solcavano ormai i mari di tutto il mondo, questo manipolo di “windjammer” replicava passate navigazioni. Raggiungevano le coste del Pacifico di solito in zavorra, lì caricavano legname e nitrati per l'Australia e poi rientravano in Europa, via Capo Horn, con il carico di grano. Grazie alle ridotte spese di mantenimento delle navi, e soprattutto degli equipaggi, l'impresa aveva un qualche senso economico, ed Erikson mantenne la sua flotta in esercizio sino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Alla ripresa delle attività dopo i drammatici eventi bellici, il capitano Erikson non poteva essere tra i protagonisti: disfatta la sua flotta, morì nel 1947. Solo il “Pamir” e il “Passat”, superbe vestigia di quell'epoca, effettuarono ancora due viaggi: nel 1949, in Australia, per caricare grano. Con questi, la navigazione commerciale a vela chiuse definitivamente la sua epopea.

Si può dire che, con la scomparsa degli ultimi velieri, se n'è andato un pezzo della storia umana, anzi, se n'è andato addirittura un mondo: quello di Robinson Crusoe e di Arthur Gordon Pym, del capitano Achab e di Moby Dick, la Balena Bianca; quello de *L'isola del Tesoro*, del giovane Dick e di John Long Silver; quello, infine, del capitano Nemo, de *L'isola misteriosa* e del *Giro del mondo in 80 giorni*, ma anche del Corsaro Rosso, di Sandokan, Yanez e delle “tigri” di Mompracem.

Per chi volesse saperne di più su questo argomento, segnaliamo il saggio dello scrittore di cose marinaresche Tommaso Gropallo (nato a Pontremoli nel 1898 e morto a Genova nel 1977), *Ultima Vela/The Last Sail: la storia dei grandi velieri dell'evo moderno* (Bogliasco, Genova, Edizioni Maralunga, 1969). È una nostalgica rievocazione di un passato glorioso e romantico, che s'è portato via gran parte del fascino antichissimo che esercitava sugli uomini di mare l'arte della navigazione, e anche su molti di coloro i quali non sono mai saliti a bordo d'una nave, e tuttavia, seduti presso il caminetto, magari stringendo la pipa fra i denti, hanno sognato anch'essi i loro viaggi sulle onde di oceani lontani, con l'odore pungente della salsedine e il vento che soffia gagliardo, facendo gonfiare le grandi vele bianche dei gloriosi velieri, in un tramonto pieno dei gridi d'innunerevoli gabbiani...