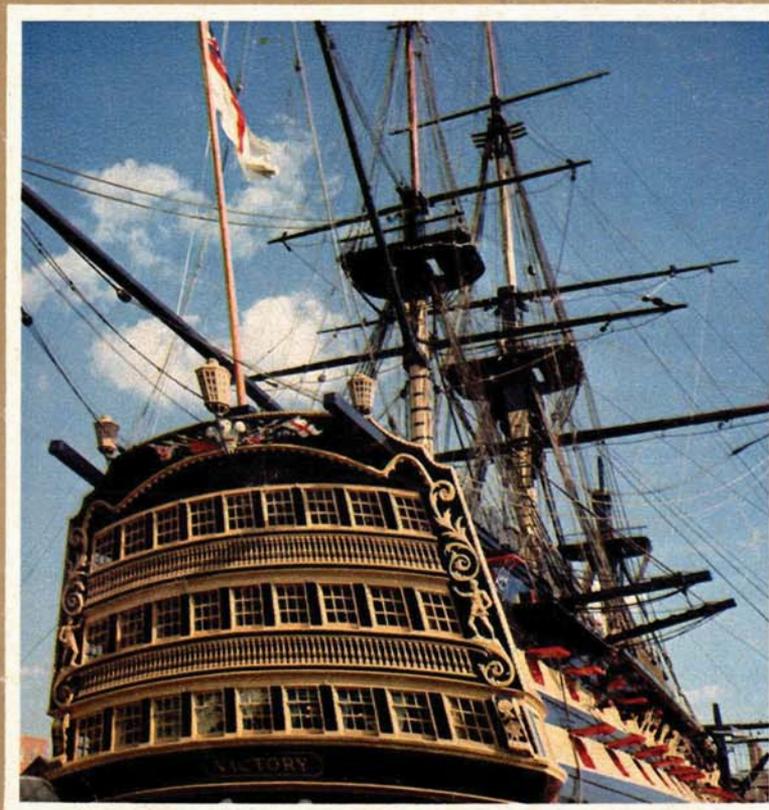


EPOCA
L'UOMO SUL MARE



**DALLA
BARCA A REMI
AI GRANDI VELIERI**

L'UOMO SUL MARE

La conquista degli oceani nelle prime grandi pagine della sua storia: dalla nave egizia al fantastico sogno di città galleggianti, dalla trireme romana ai vascelli di Trafalgar.

Prima parte

di VITTORIO G. ROSSI

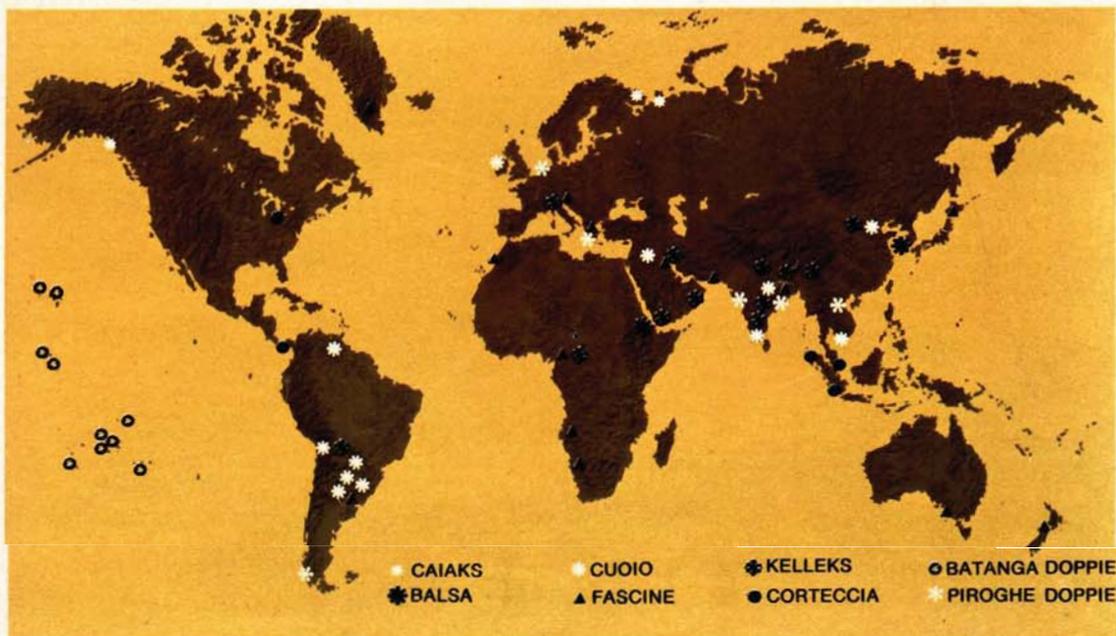
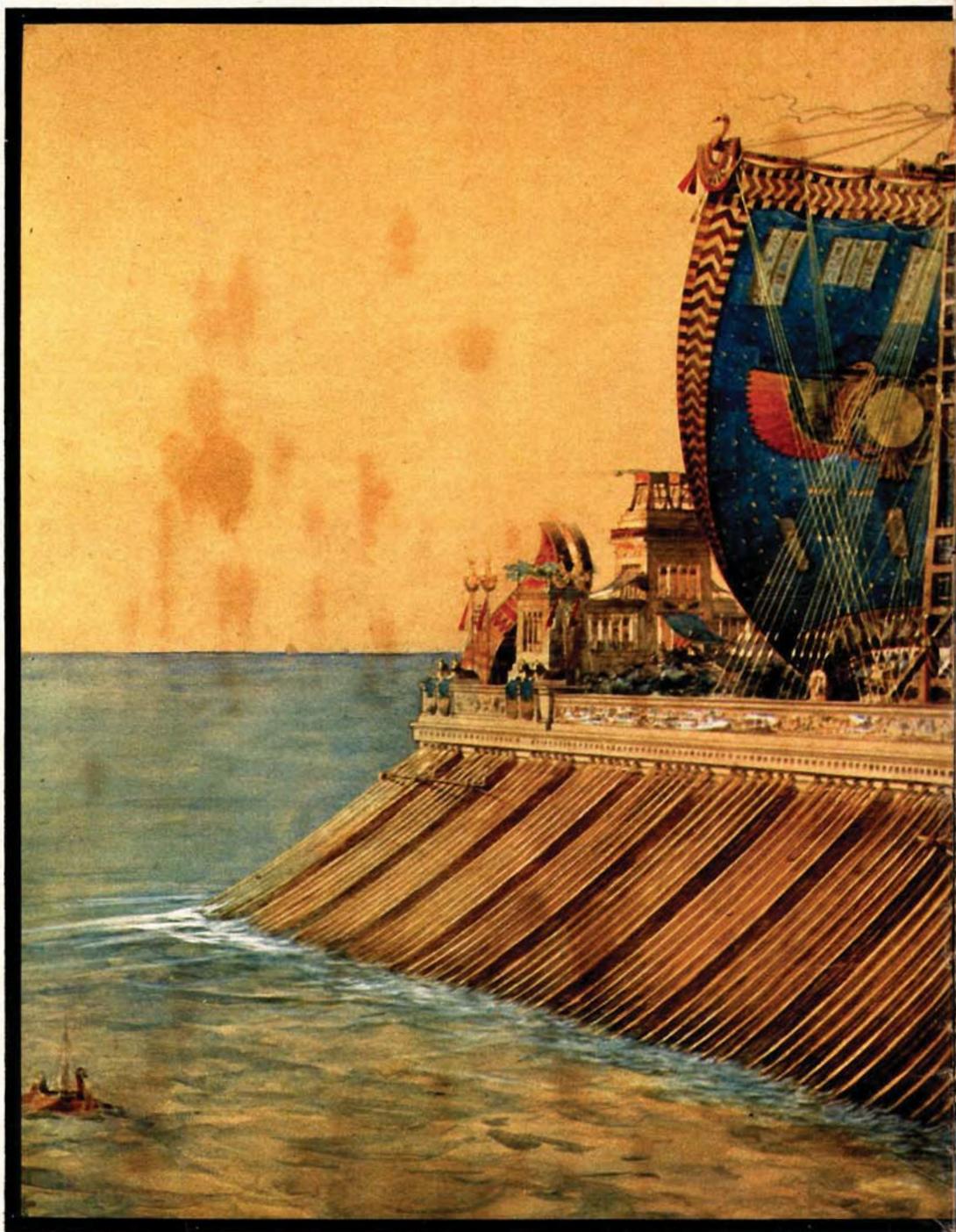
Foto di MARIO DE BIASI, GIORGIO LOTTI, NINO MASCARDI



LUNGO VIAGGIO DAI SOGNI VERSO LA REALTÀ

Mare, figlio di un cane; glie ne hai fatte passare, all'uomo; ma una volta, nella strada, vidi un uomo che picchiava una donna, e mi intromisi, e tutt'e due si rivoltarono contro di me, io non avevo capito che quegli schiaffi e pugni facevano parte dell'amore; e così è l'amore dell'uomo per il mare, un amore di schiaffi e pugni; ma è bello come può essere bello l'amore quando è bello. Nessuno ha fatto piangere l'uomo come lo ha fatto piangere il mare: con tanta crudeltà e accanimento, e tanto a lungo; ma il mare non sa che cosa è essere crudele, e neanche il leone lo sa, neanche la tigre; solo l'uomo sa che cosa è la crudeltà, lui che è stato fatto a immagine e somiglianza di Dio. E nessuno sa quando è cominciata la storia dell'uomo col mare; ma la storia dell'uomo è una strana storia; lui se la fa, lui se la racconta; e allora come si fa a crederci?

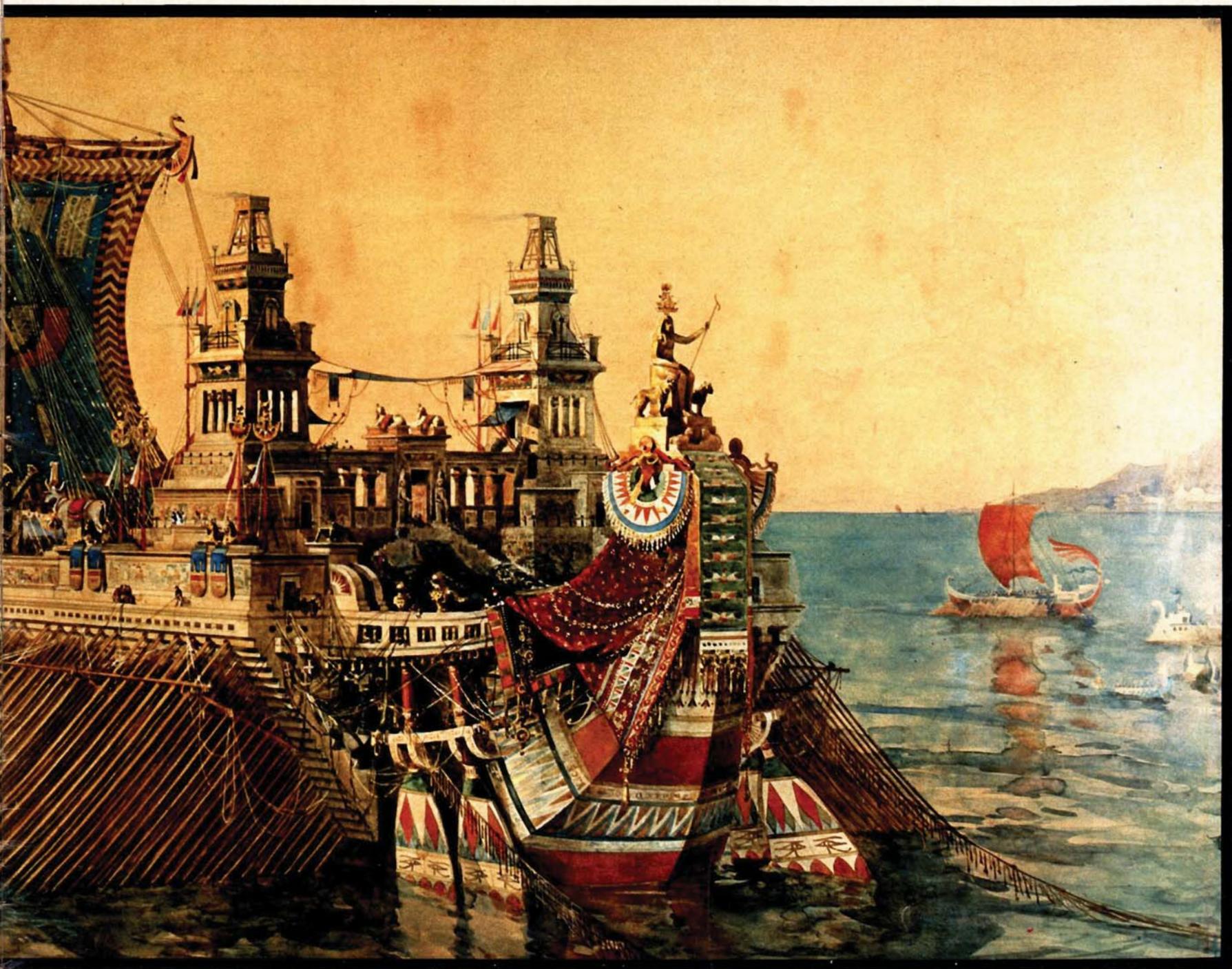
Quando l'uomo tentò il mare la prima volta, doveva avere una paura immensa; allora il mare era nuovo come un uovo appena fatto dalla gallina. Ma la paura può fare molto bene all'uomo; il coraggio nasce dalla paura, e il coraggio è il più forte dei liquori forti, il più inebriante di tutti. La paura fa diventare difficile tutto quello che lei tocca; e solo a fare le cose difficili, c'è godimento. E se non c'è godimento, l'uomo non fa niente di buono; cioè lo fa, ma bisogna dirgli che se non lo fa, lo impiccano, e ogni tanto impiccarne qualcuno. Ma se c'è godimento, non gli importa quello che gli tocca di soffrire; basta che sia stato lui ad andarselo a cer-



● CAIAKS ● CUOIO ● KELLEKS ● BATANGA DOPPIE
 ● BALSÀ ▲ FASCINE ● CORTECCIA ★ PIROGHE DOPPIE

▲
 Dai tempi più remoti ci sono giunte leggende di fantastiche città galleggianti. Il dipinto mostra una di queste navi con palazzi e giardini pensili: la immaginaria Tesserakonteres di Tolomeo IV, in una ricostruzione archeologica eseguita nel 1905 dall'architetto Arcaini. (Civico Museo Navale didattico, Milano).

◀
 La varietà dei tipi di imbarcazioni primitive e la loro dislocazione sul globo. La somiglianza fra natanti costruiti in continenti diversi riconferma un principio fondamentale dell'etnologia, secondo cui « l'uomo primitivo, posto di fronte alle stesse necessità e avendo gli stessi mezzi, reagisce nello stesso modo ».



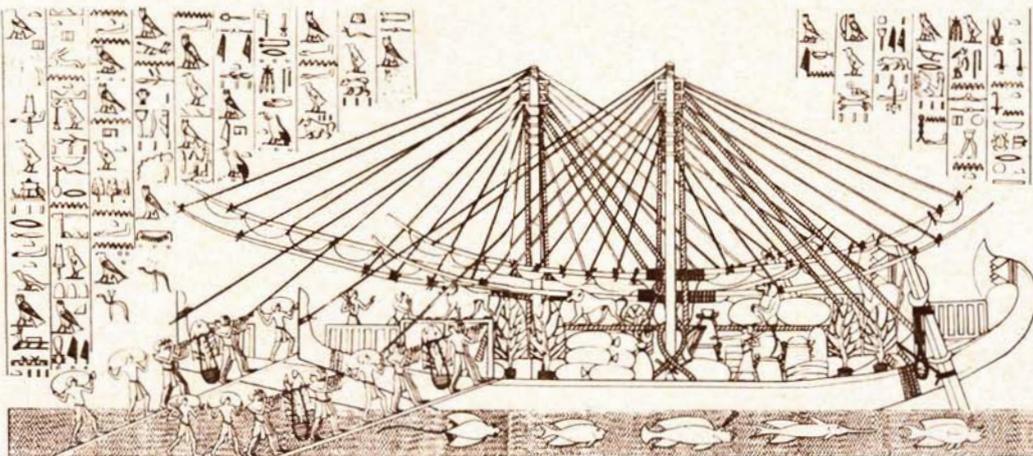
care, o possa far vedere quanto è bravo. Cioè bisogna mettersi la paura sotto i denti, e sentire scricchiolarle le ossa; anche se dentro si trema come una foglia. La prima barca dell'uomo forse era fatta di scorza d'albero; ma non si sa quando l'uomo ha cominciato a fare barche di quel genere; l'uomo è sulla terra da più di 500.000 anni, dicono; ma quella che chiamano la civiltà, è cominciata soltanto 10.000 anni fa, cioè ieri, dicono. Prima l'uomo faceva l'animale puro; è stato un tirocinio piuttosto lungo, l'uomo ne risente ancora.

Poi l'uomo ha fatto le barche con tronchi d'albero, li scavava dentro col fuoco e l'ascia di pietra o metallo; e forse il primo remo fu la mano dell'uomo, ammirabile arnese anche adesso che c'è l'elettronica, e non ha mani. Poi forse fece la pagaia, quel remo corto senza appoggio sulla barca; era come un ingrandimento della mano dell'uomo; e all'uomo dovette sembrare di avere fatto una grande

invenzione, e l'aveva fatta, e chissà quanto ci aveva messo; ma ora dicono che è una stupidaggine, adesso nascono solo geni. Poi l'uomo fece il remo, il glorioso remo, quello che ha fatto secoli di storia e civiltà dell'uomo; il remo che poggia sullo scalmò o sulla scalmiera, cioè sul bordo della barca; e fu un'invenzione portentosa. In questo gigantesco tempo dei missili che vanno sulla Luna, Marte, Venere, e gli aeroplani più veloci del suono, i calcolatori elettronici più veloci del pensiero dell'uomo, l'antico umile remo può fare sorridere; adesso tutto quello che ha più di 20 anni fa sorridere, e se non si sorride, si fa la figura di imbecilli. Ma a prenderlo da un'altra direzione, il remo può dare un'idea grandiosa dell'uomo; come quella che danno le grandi cattedrali, le grandi poesie, le grandi musiche, le grandi scoperte della scienza. I vermi erano sulla terra 450 milioni di anni prima dell'uomo, dicono; e i vermi fanno i vermi

ancora adesso. E con quel pezzo di legno chiamato il remo nel pugno dell'uomo, l'uomo ha camminato sui mari per migliaia d'anni, ha fatto milioni di miglia, ogni miglio che faceva, gli entrava nella carne, lui sapeva che cos'era un miglio di mare, poteva contargli le gocce; così l'uomo ha misurato i mari con le sue braccia. - Pale a prora! Voga! -; e il grande petto umano gonfio di muscoli e di respiro, e i muscoli che vanno su e giù come ora fanno le bielle di un motore, e basta toccare un bottone; e i calli alle mani, i calli come colline. E una volta vidi bruciare un mucchio di vecchi remi; pale di remo consumate dal lungo travaglio nell'acqua di mare, ginocchi di remo consumati dagli scalmi, gironi con l'impugnatura consumata dalle mani dell'uomo, le mani coi calli come colline; bruciavano con altra legna sotto i grandi caldai dove bolliva la tintura per tingere le reti. Intorno ai coperchi dei caldai usciva il fu-

UNA DONNA ORDINÒ LA PRIMA SPEDIZIONE MARITTIMA



Disegno tratto dai bassorilievi di un tempio di Tebe: documenta quella che, forse, fu la prima spedizione marittima della storia, con navi inviate nel Mar Rosso dalla regina egiziana Hatshepsut 3500 anni fa. Qui le navi sono all'ormeggio e sotto carico; i geroglifici elencano le merci imbarcate.

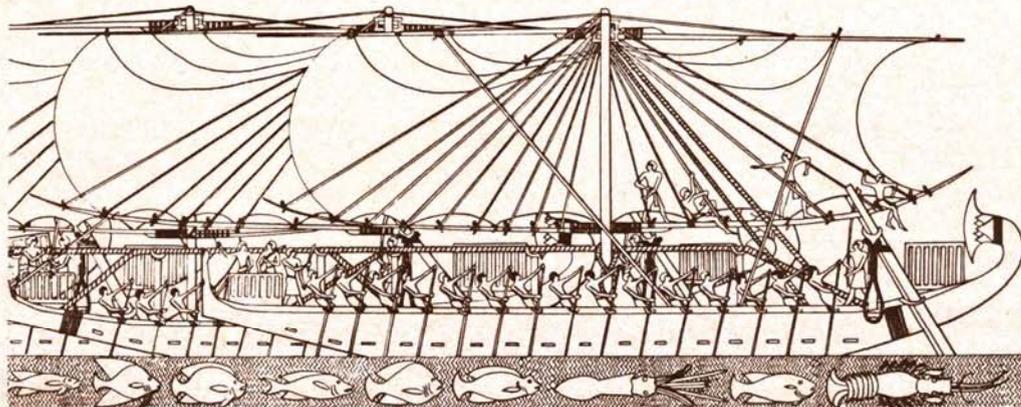
mo, usciva anche un buon odore di resina, pareva che l'aria lacrimasse come fanno i pini quando lacrimano la resina. Il fuoco divorava i vecchi remi pieni di anni e fatica dell'uomo; nessuno divora come divora il fuoco, neanche certe bocche. E io guardavo quei pezzi di remo come se fossero gambe e braccia di vecchi uomini; e io ero ragazzo, avevo anch'io alle mani i calli della voga, ma io non sapevo ancora che cos'è diventare vecchi, legna da bruciare. Una volta l'utensile dava la forma all'uomo che lo adoperava; l'uomo dava la forma all'utensile, e l'utensile la dava all'uomo, sono cose che succedono anche tra l'uomo e la donna, tra l'uomo e un animale, è un travaso impercettibile, e poi si vede. Si poteva riconoscere a prima vista l'uomo della vanga, quello del

Un modello di imbarcazione egizia, col suo equipaggio. Risale al Medio Impero (Museo Egizio, Torino).



piccone, quello del remo; l'utensile aveva messo il disordine nei loro corpi, e ora i loro corpi parevano fatti di tavole inchiodate male. I vecchi che erano diventati vecchi vogando nelle barche, si erano piegati un'infinità di volte avanti e indietro; e ora pareva che tutt'a un tratto mentre stavano per dare l'ultima palata, fossero diventati secchi restando piegati avanti. In terra l'uomo aveva le bestie; erano il bue, la vacca, l'asino, il camello, il cavallo, le poche bestie che gli avevano creduto e si erano fidate di lui; e lui le faceva lavorare, e siccome aveva buon cuore, poi se le mangiava. In mare l'uomo era solo col mare; il mare certe volte fa compagnia, certe volte no; ma il mare non aiuta a fare, aiuta a disfare. Così in mare l'uomo era solo con se stesso, e la sua

Sotto: le navi di Hatshepsut in navigazione nel Mar Rosso. Esse sono spinte dai remi, con l'ausilio della vela. La spedizione, che aveva lo scopo di espandere i traffici mercantili dell'Impero Egizio, si spinse fino alle coste della Somalia.





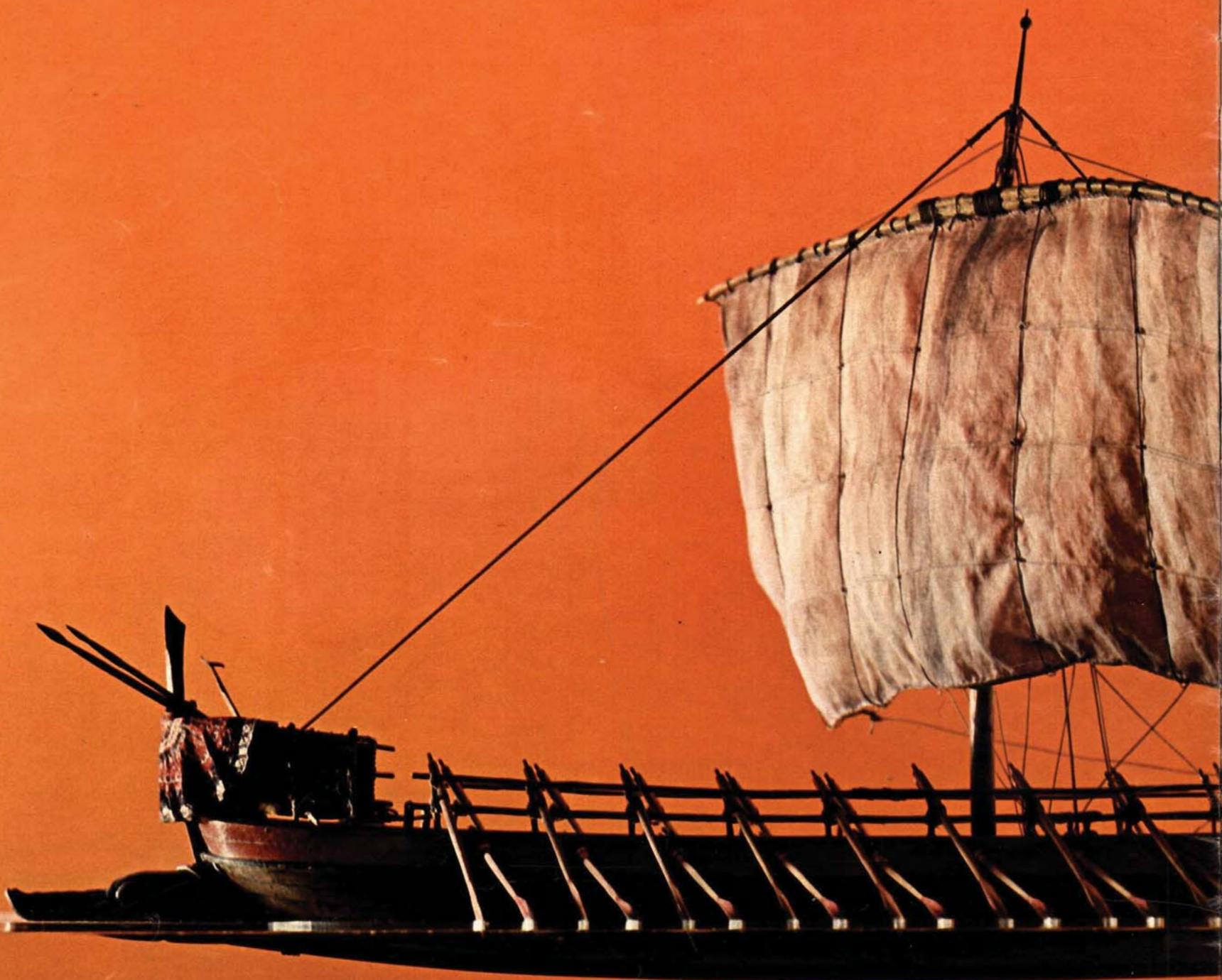
Nave da guerra fenicia: era un tipo di imbarcazione usato per proteggere le rotte commerciali mediterranee. I fenici si spingevano anche in oceano aperto, fino alle isole Canarie.

ALLA VENTURA MERCANTI E MITICI EROI

fatica, e il suo sudore, e le sue paure grandi e piccole, le sue preghiere e bestemmie egualmente fervide e devote.

Ora c'è la macchina a vapore, c'è il motore a scoppio, a combustione interna, quello elettrico, la turbina a gas, il reattore nucleare; essi fanno quasi tutto il lavoro, e fanno cose che l'uomo di carne non era mai riuscito a fare, però lui ha fatto loro, quei motori e macchine. Invece l'uomo al

remo era lui il motore, la macchina; era anche il carbone, la benzina, la nafta, l'elettricità, il gas, l'uranio 235 o 238; era tutto lui; per questo il suo corpo pareva riparato da uno che faceva il carpentiere, ma non aveva ancora imparato bene il mestiere. Mio nonno aveva un corpo lavorato a quel modo, da un carpentiere di quel genere, e due guance rosse come se non facesse che prendere in faccia un vento di tramontana forza 5; e due occhi come due spari a bruciapelo. E anche quelli glieli aveva fatti il mare. Però nessuno saprà mai come era il corpo di uno che vogava nelle galee antiche; il corpo e tutto il resto che più o meno fa un uomo, anche un uomo come quello che vogava nelle galee. La carne non ha memoria; il figlio di uno che vogava nelle galee non aveva nella sua carne nessun segno pro-



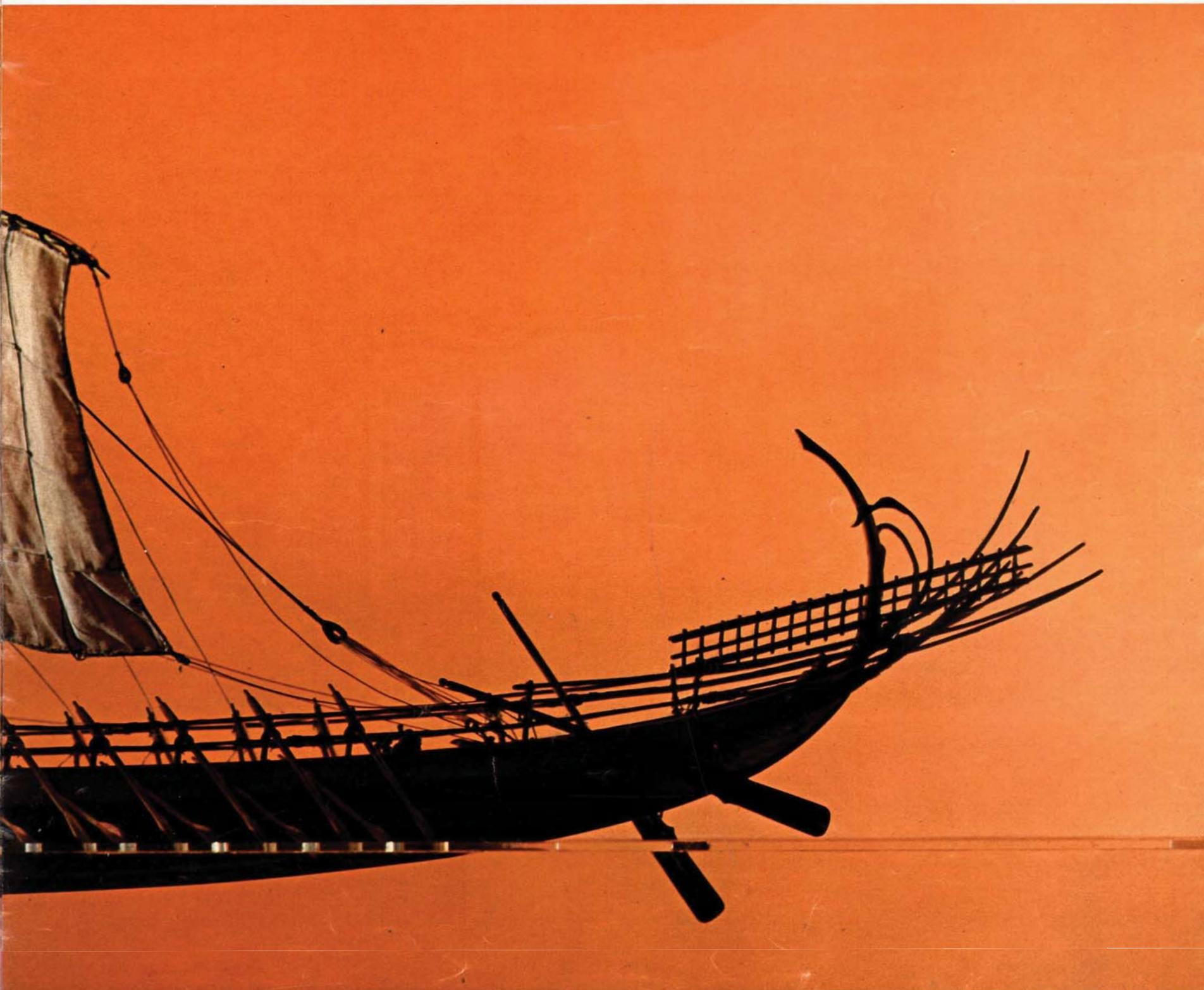
Una bireme greca. L'immagine di queste navi è legata ai miti e alle vicende degli eroi, tramandatici dai grandi poeti dell'antichità. La leggenda

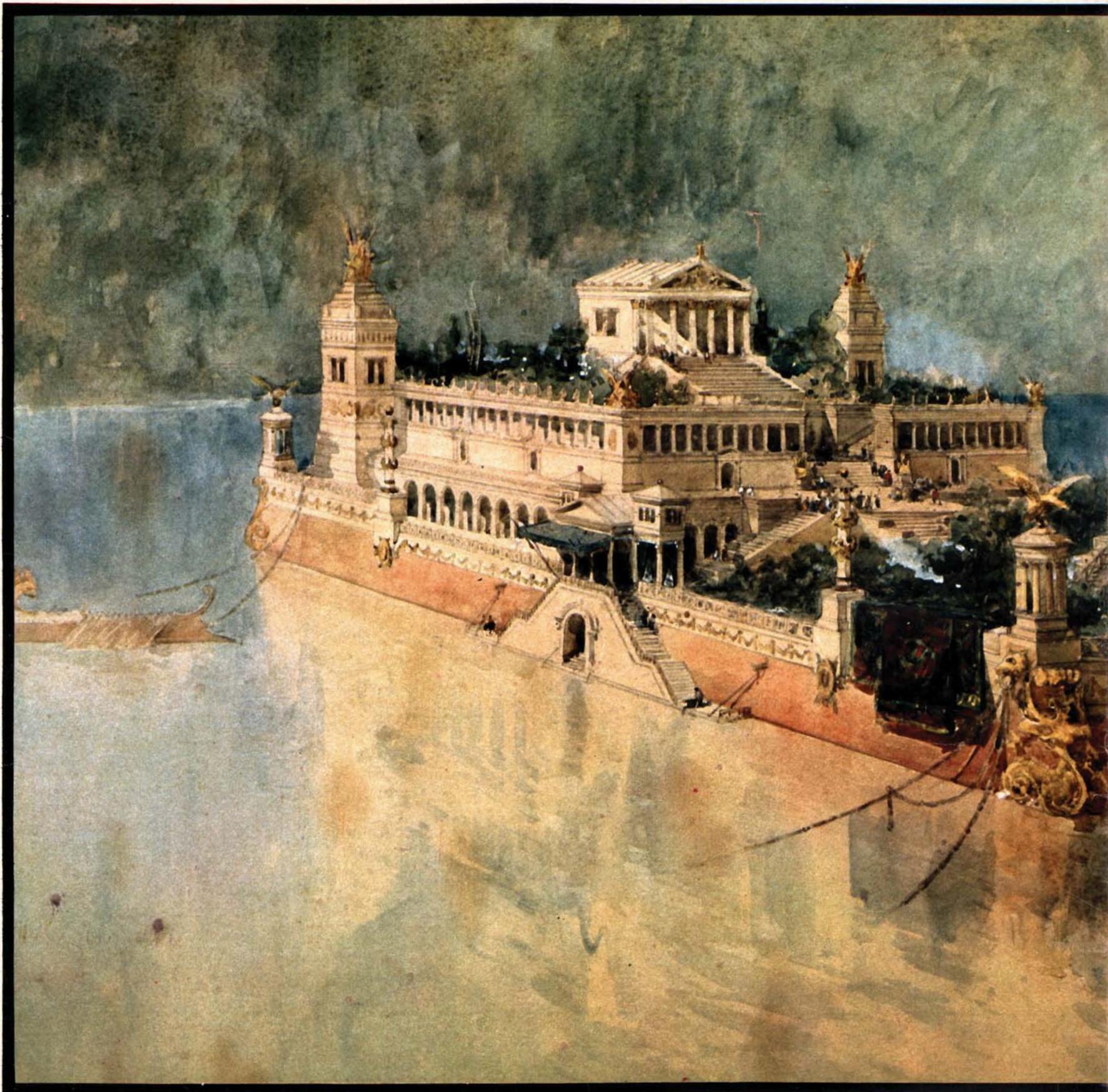
veniente dal remo di suo padre, o dalle frustate che suo padre aveva preso. Ogni volta che la natura fa un uomo, inaugura l'uomo; se no le cose non cambierebbero mai, il mondo sarebbe pieno di noia, i figli troverebbero qualche difficoltà a dire che i loro padri sono dei deficienti. Ma tutte le descrizioni che si sono fatte di quella vita nelle galee, compresa quella che sto facendo io adesso, sono come disegnare un pane, e poi dare il disegno a uno che ha fame, e dirgli: mangia. La vita non è fatta di immagini; essa è fatta di cose che hanno freddo o caldo, un odore e un sapore, una resistenza al contatto, e soffrono o godono, ridono o piangono. Il corpo dell'uomo è fragile, è una delle cose più fragili che ci siano, più fragile del vetro sottile; la puntura di un insetto lo può mettere a terra, o un microbo che nean-

che si vede. Ma il corpo dell'uomo è resistente come poche altre cose sulla terra; molte volte ha ceduto, altre volte ha tenuto molto bene, pareva che niente lo potesse distruggere. Ha fatto migliaia di anni di storia, e continua a mangiare, bere, divertirsi, fare figli, come se avesse appena cominciato. Le galee erano fatte di buon legno di quercia e di pino; la carne umana che vogava, faceva parte della costruzione, non era l'equipaggio, era quello che ora si chiama l'apparato motore. E fatti tutti i conti, non si può dire chi riuscisse a resistere meglio, se era il legname o l'uomo. E la carne dell'uomo era più a buon mercato del legname da costruzione; non valeva quasi niente. Anche il prezzo della carne umana ha i suoi alti e bassi, come quello della carne di manzo o delle pere; nei tempi quando si sta facendo la

grande storia dell'uomo felice, cioè guerre e rivoluzioni, la carne umana non vale quasi niente, come era nel tempo delle galee, quando il còmito gridava « vento in corsia! », e sotto le sferze la carne umana alla voga diventava come la carne di manzo nella macchinetta tritacarne.

Quando le cose della carne umana cominciarono a cambiare un po', non fu perché l'uomo era diventato più buono, quando si ha da fare con l'uomo, non si sa mai quello che può uscire da lui; ma l'uomo era riuscito a fare certe cose col fuoco e il metallo invece che con la carne dell'uomo. Le galee tennero il mare per più di 2000 anni; ce ne vollero 400 di essi per inventare un remo più lungo con più uomini al remo invece di uno, come avere messo più cavalli nel motore; e ora in meno di 100 anni il fuoco e il metallo e





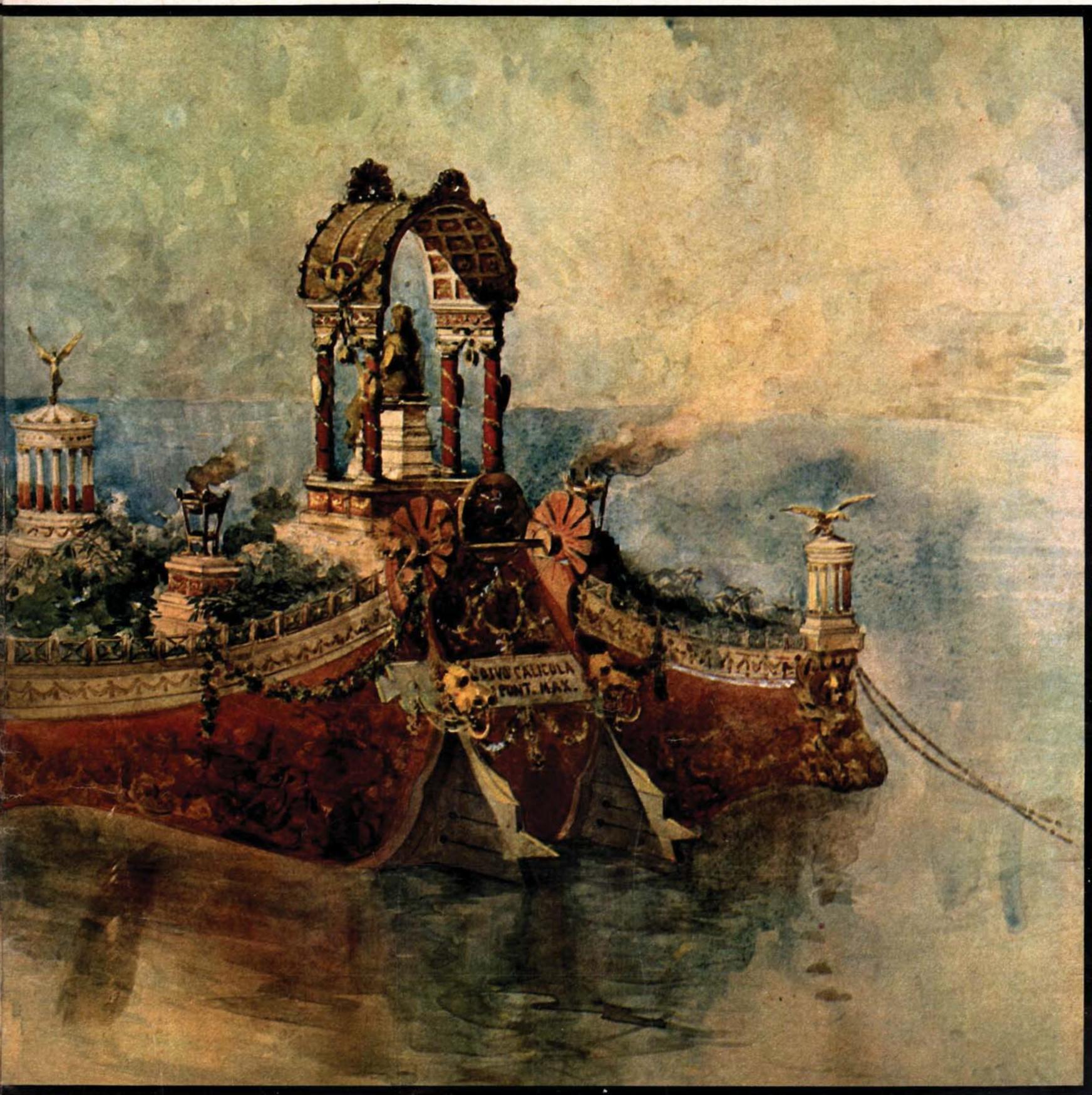
Questa è la nave-palazzo di Caligola (40 d.C.), secondo la ricostruzione che venne eseguita nel 1895 dall'architetto Arcaini. (Museo Navale, Milano).

LE FANTASTICHE CITTÀ GALLEGGIANTI DEI ROMANI

quattro ometti che praticavano lo sport di spremersi la testa per farne uscire la meccanica, la termodinamica e il resto, hanno rivoltato il mondo, come quando si rivoltò la frittata facendola saltare con la padella.

Ora c'è la civiltà senza i calli alle mani; ci sono state altre numerose civiltà, ma nessuna senza i calli alle mani; però non si può ancora sapere, se la perdita fatta consiste solo nei calli. Nel lungo tempo delle galee, ci sono state le galee reali, le galee generalizie, quelle capitane, pa-

drone, grosse, sottili, mezze galee, bastarde, galeotte, galeazze, feluche, fuste, saettie e altre simili; ma la galea era il remo; e se c'era anche la vela, ancora la galea era il remo. La galea era lunga 50 metri, più o meno; larga 7 e alta 3, più o meno. Aveva 2 alberi; le vele erano triangolari, dette le vele latine; le antenne per tenere distese le vele erano molto lunghe, molto pesanti, il motore per maneggiarle era un vecchio motore ma abbastanza provato e buono, erano le braccia, le buone braccia



I relitti venuti alla luce nel lago di Nemi provano che i romani costruirono realmente alcune di queste navi, sebbene più piccole e meno sfarzose.

dell'uomo. Le vele servivano per i grandi spostamenti; andare sul posto del combattimento e non stancare i vogatori prima del combattimento; ai vogatori doveva fare un piacere enorme, conservarsi tutta la forza per andare ad annegare, o restare vivi coi ferri ai piedi. Non si sa mai per chi si vince o per chi si perde. Se in combattimento un ufficiale era preso dalla paura, cosa naturalissima che può succedere a tutti, anche agli eroi, lo mettevano al remo. Non so se ora esistono le pil-

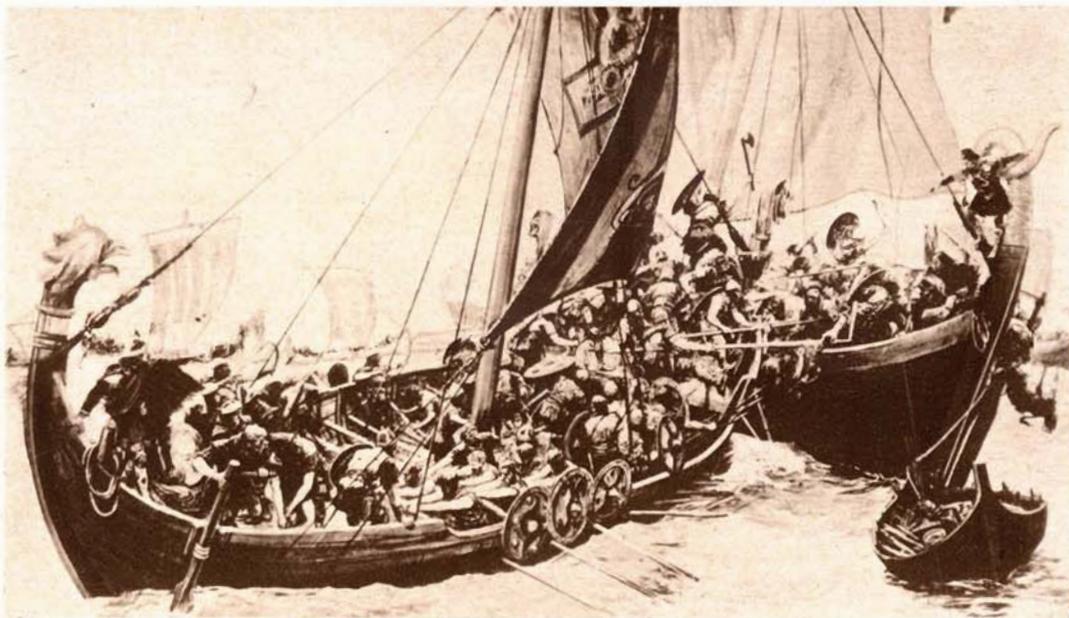
lole del coraggio, ora ci sono pillole per tutto; ma qualche giorno di voga al remo di una galea doveva far venire il coraggio di prendere con le mani le palle che uscivano dalla bocca dei cannoni, ma basta col remo. Nel piccolo spazio di una galea ci stavano circa 300 uomini, ce ne potevano stare anche 500; cioè non ci potevano stare, ci stavano; erano i vogatori, i soldati, i bombardieri, i marinai, gli ufficiali, le maestranze; essi non erano in quello spazio come se aspettassero qualcosa,

essi vivevano in quello spazio, mangiavano, dormivano, vogavano, manovravano le vele, sparavano, facevano i feriti, i morti, e tutto il resto che può fare un uomo, e sognavano piazze, campi, prati d'erba fresca, metri quadrati disponibili. A poppa c'erano gli ufficiali, compresi i 4 giovani nobili detti i « nobili di poppa ». Gli ufficiali, compresi i « nobili di poppa », dovevano sapere il loro mestiere e avere un naso speciale, il naso da galea. Il naso da galea non sentiva nessun odore, nean-

UN POPOLO DI PREDONI OLTRE IL MISTERO DELL'OCEANO

che quello di una galea; se lo sentiva, e restava imperterrito, non si buttava in mare o si tappava il naso con la pece da calafato calda e la stoppa, saliva dritto al cielo a raccogliere il premio celeste. L'odore di una galea faceva starnutire e scappare i voli di gabbiani, i pesci al suo passaggio si sprofondavano negli abissi oscuri, le nuvole si allontanavano di corsa tirandosi su le sottane. Quando una galea entrava in porto, per un raggio di 10 miglia marine tutte le porte e finestre erano chiuse precipitosamente, tamponate con carta, stracci, vecchie calze da uomo e da donna, bandiere di generali sconfitti e re detronizzati; fiumi di aceto venivano sparsi per le strade civiche. C'erano circa 26 remi da ogni banda, cioè 52 remi; a sinistra c'era un remo di meno, nel suo posto c'era la cucina, la chiamavano il « focone ». La regola igienica per i vogatori era questa, che i vogatori dovevano essere magri, tutto muscoli; lo spessore sopra la pelle era lo spessore dell'immondizia. Il remo era lungo circa 12 metri;

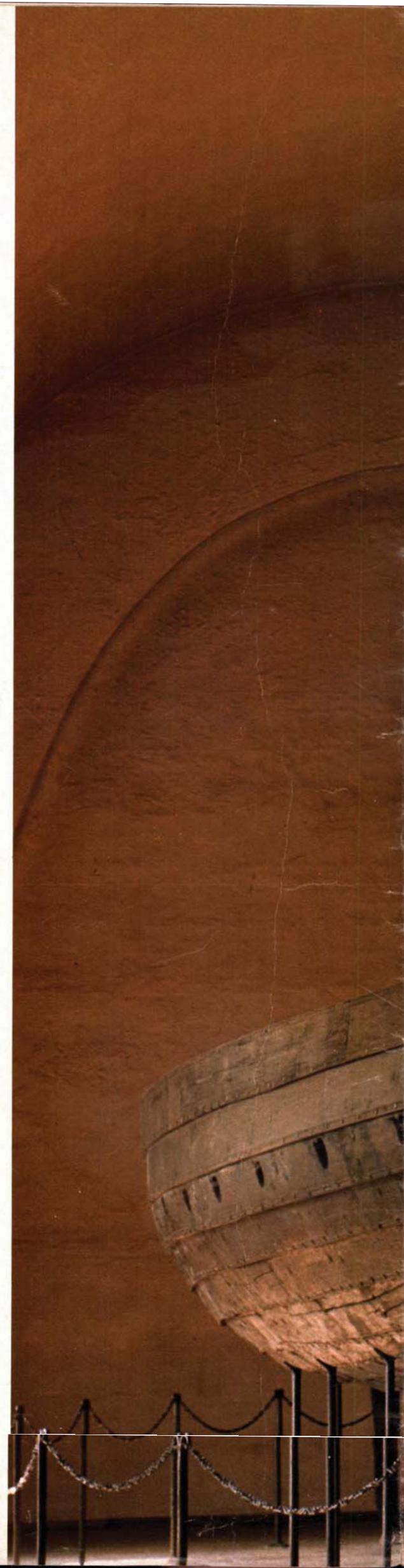
era molto pesante, c'erano 5 uomini a maneggiarlo; gli uomini erano seduti su un banco lungo 1 metro e 70; puntavano un piede sulla pedagna, l'altro sul banco davanti, si piegavano avanti, si gettavano indietro con le spalle, e tutta la forza e tutto il peso, davano la palata. I vogatori si chiamavano la ciurma; anche adesso si può sentire qualcuno che parla dell'equipaggio, della gente di una nave, e parla di ciurma; e l'uomo di mare che lo sente, non dice niente, forse non dice niente, ma dentro di sé qualcosa dice certamente. I vogatori erano forzati, gente da forca; o schiavi turchi o saraceni, catturati in mare; c'è stato un buon cristiano che faceva collezione di nasi turchi o saraceni, li tagliava sul corpo vivo, li conservava in salamoia, come le olive nere. Doveva dargli il piacere sopraffino che può dare una collezione di francobolli a chi fa collezione di francobolli, ma io non ho mai capito perché le fanno, neanche quella dei nasi in salamoia. A vogare c'erano anche i così detti « bonavoglia »: erano

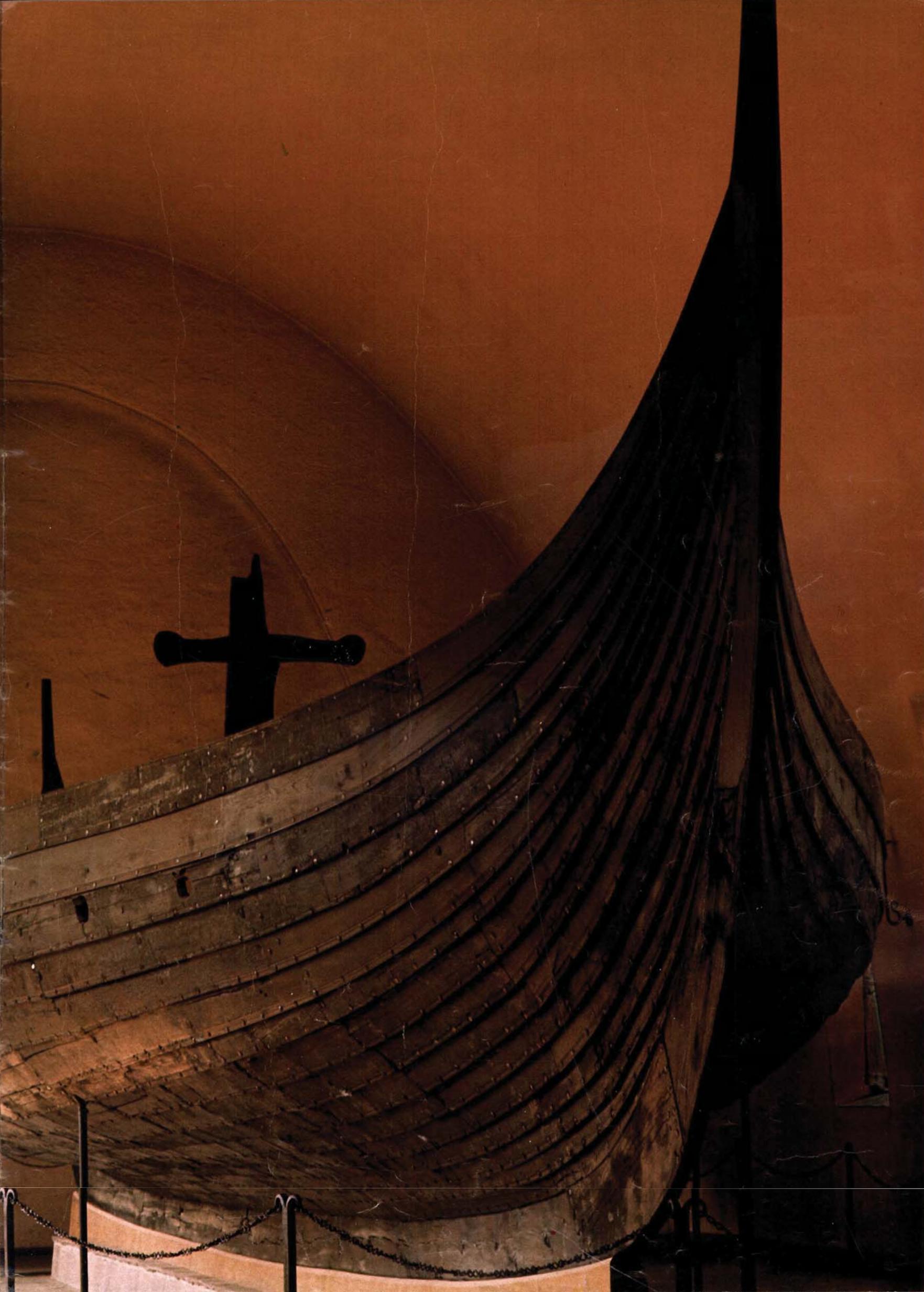


Sopra: una imbarcazione vichinga all'arrembaggio di un battello mercantile nel Mare del Nord. Nella cartina a destra sono segnate le rotte percorse dai vichinghi. Nell'anno 986, una spedizione di questi audacissimi predoni, spinta dalla tempesta, oltrepassò le coste della Groenlandia, dove era diretta, e giunse in vista del continente americano.



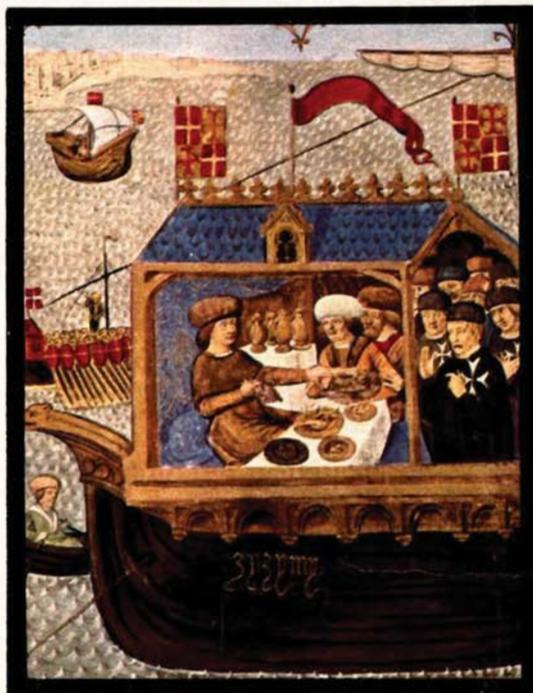
La nave di Gokstad conservata nel Museo di Oslo. È un classico drakkar, o drago, nave usata dai vichinghi per i viaggi oceanici.



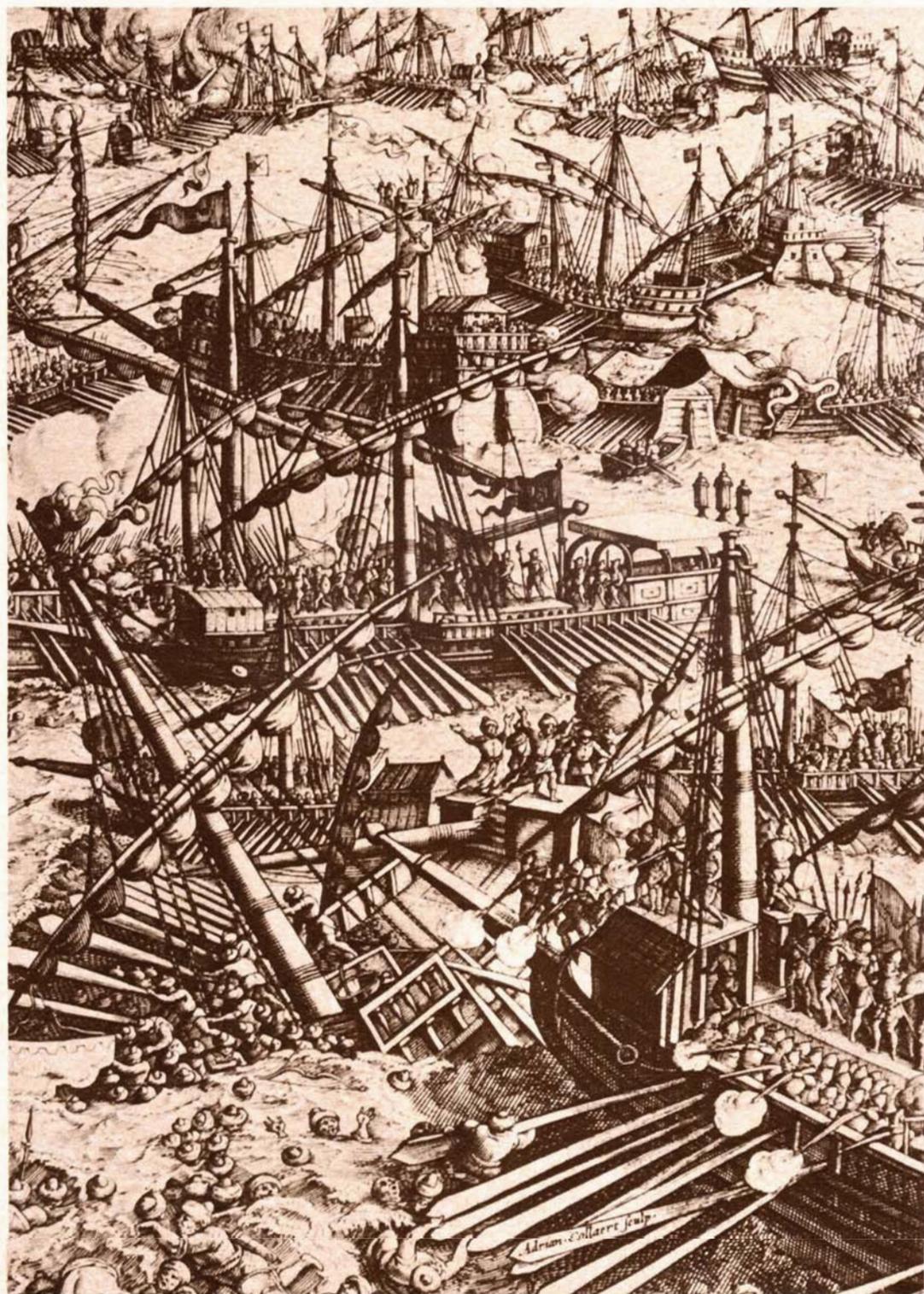


LE GALEE COME FULMINI A LEPANTO

Sotto: Lepanto fu l'ultima grande battaglia combattuta prevalentemente fra navi a remi. Le galee veneziane, spagnole, genovesi e pontificie, da una parte, e quelle turche, dall'altra, si scontrarono il 7 ottobre del 1571. Qui a destra: una miniatura, raffigurante un principe musulmano che, prigioniero a bordo di una galea dell'Ordine dei Cavalieri di Malta, viene trattato con tutti i riguardi dovuti al suo rango.



quelli che lo facevano per mestiere; non avendo trovato un albero adatto per impiccarsi, andavano a vogare in galea. Guadagnavano 2 scudi il mese, più 2 scudi di razione. Non so quanto fosse in moneta di adesso, dev'essere difficile fare il conto; una volta chi adulterava la moneta andava in prigione, poi nell'inferno di Dante Alighieri; adesso gli Stati l'adulteramento lo fanno loro, non fanno altro. I « bonavoglia » non erano incatenati; potevano avere i baffi; chissà come erano fieri di



quei baffi, più di una volta nella storia la gloria dell'uomo è stata contenuta nei baffi, c'è anche adesso, con certi baffi. In mezzo alla galea, da poppa a prora, c'era una specie di corridoio, era largo 2 metri; era la « corsia ». Su di essa passava e ripassava il còmito o nostromo; lui faceva funzionare la macchina della galea, lui coi suoi aiutanti. Comandava col fischietto; ai suoi ordini c'era l'aguzzino coi suoi aiutanti; l'aguzzino era un personaggio importante, ogni volta che si fa

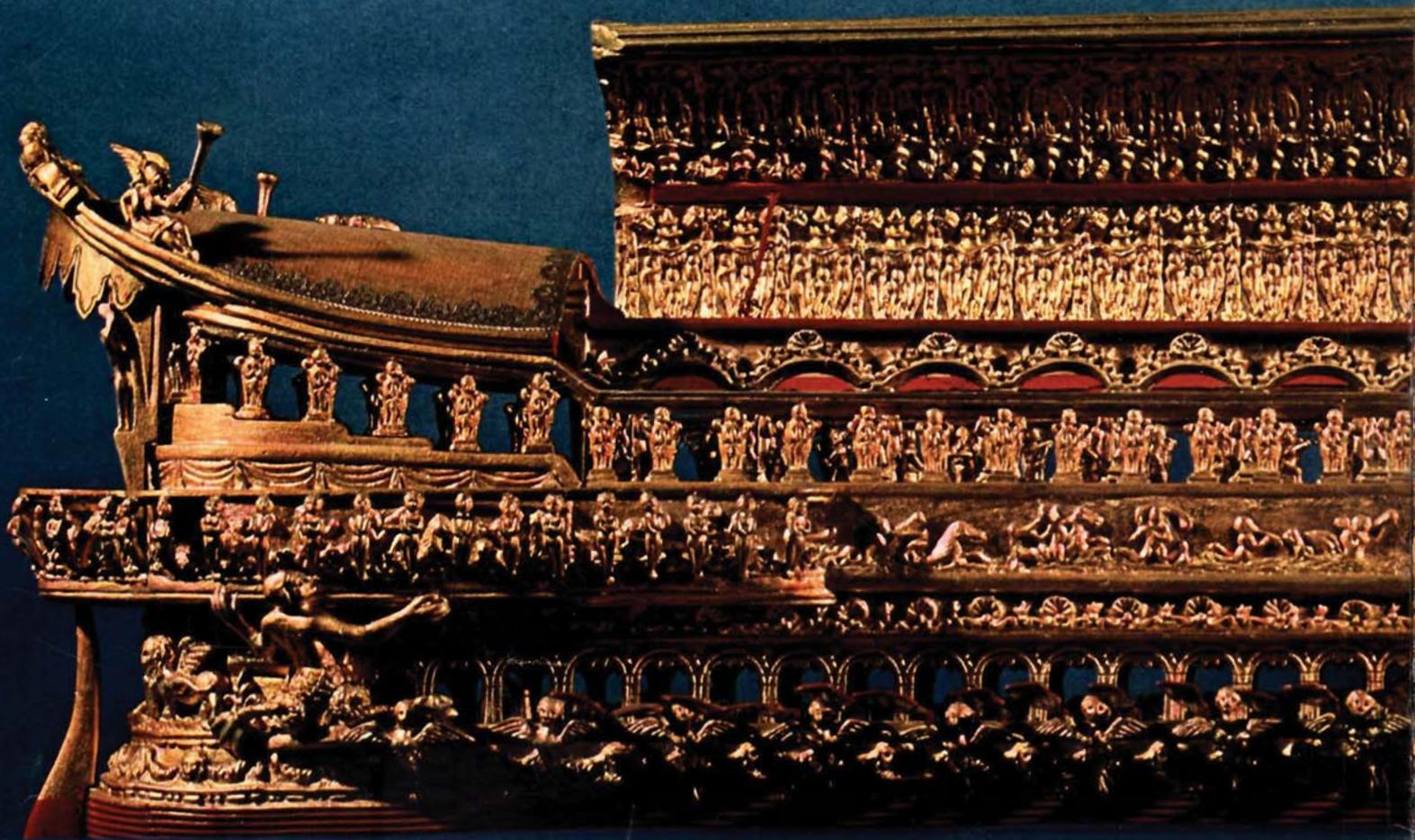
la storia, ce n'è qualcuno, anche se ha un altro nome. L'aguzzino e gli aiutanti avevano in mano il gatto a nove code o il nerbo; erano gli strumenti che una volta aiutavano anche a fare studiare cose insigni come il latino di Cicerone e la geometria di Euclide; gli aguzzini delle galee avevano anche la collaborazione di una lama lunga e ricurva detta la « squarcina », essa gli serviva per squarciare. I vogatori schiavi o forzati avevano un piede incatenato; i vogatori di dritta, il piede sini-

stro, gli altri il piede destro. Quando la galea era in mare, i vogatori non si muovevano mai dal loro posto, giorno e notte; vogavano, si riposavano, mangiavano, dormivano, facevano tutto quello che fa un uomo quando non legge Platone ma fa soltanto l'animale; erano statue di immondizia solida e liquida, e rivoltante odore; la pulizia la facevano in porto, quando la facevano. Avevano i piedi nudi; un paio di braghette corte; una camicia; in parata, avevano una specie di casacca rossa di



Modello della galea Capitana Savoia, una delle navi che parteciparono alla battaglia di Lepanto vinta dalle flotte cattoliche. Rispetto alle navi a vela, la galea aveva il vantaggio della massima mobilità: si poteva muovere indipendentemente dalle condizioni del vento e delle maree. (Navimodel, Milano).

IL BUCINTORO, SPLENDORE DELLA SERENISSIMA



lana, un berretto rosso di lana. Sulla loro testa splendeva il sole, dall'alba al tramonto, quando c'era il sole; o pioveva giorno e notte, giorno e notte, quando pioveva; e gli spruzzi arrabbiati del mare. Quando il còmito fischiava, « arranca arranca », cioè di mettercela tutta nella voga, i vogatori si toglievano la camicia, per il sudore che faceva, ma anche per avere la pelle nuda, e ricevere senza impedimenti le nerbate che sparavano gli aguzzini; se le nerbate non bastavano, ricorrevano alla « squarcina », quella che squarciava. Un uomo poteva essere tolto dal remo e buttato in mare, anche se non aveva finito di morire, quella è una cosa che si può finire da per tutto, anche in mare.

Per dare animo ai vogatori nei momenti animosi, gli davano un pezzo di galletta inzuppata nel vino; un mucchio di anni dopo, davano la grappa o qualcosa di equivalente a chi andava a prendere una trincea sotto le raffiche delle mitragliatrici e gli scoppi delle granate; l'uomo è un animale

sobrio. Quando c'era pericolo, e diventava più pericolo ancora, gli facevano mettere in bocca un tappo di sughero o legno, così non potevano gridare; il tappo lo tenevano appeso al collo, sempre pronto per l'occasione. Se si metteva male, la frusta diventava come uno spazzolino da denti, andava e veniva; i remi si scompigliavano nelle rollate, quelli di un lato andavano in su, quelli dell'altro lato andavano più giù nell'acqua, le pale si urtavano, facevano un pittoresco imbroglio; e le fruste non potevano frustare il mare, frustavano schiene e braccia, la natura nei suoi avvenimenti segue sempre la strada più facile. E poi si legge la storia; e dicono che ci si impara a vivere, invece ci si potrebbe imparare a morire; ma poi non ci si impara niente di niente.

Ma la galea era una nave da tempo buono, una nave da estate, buona per i mari con l'ombrello da sole; nei mari duri del nord non serviva; nei mari del nord c'era la nave dei vichinghi, gente del nord.

Gente da remo anch'essa, ma per gusto suo; gente da avventura e da preda; uomini liberi, freneticamente liberi, e il loro frenetico amore di libertà lo facevano pagare agli altri; quelli che li vedevano arrivare, dicevano: « niente di buono ci viene dal mare ». Erano biondi; avevano occhi penetranti come giovani serpenti. Erano pieni di coraggio, il coraggio gli usciva dalle tasche; erano pirati, tutti i più bravi sul mare hanno fatto i pirati, anche Ulisse lo faceva, non gli piaceva coltivare l'orticello; e poi nel nord ci sono più pietre che orticelli. Per passare il tempo, si bucavano la pancia coi duelli. Sul mare non c'era mai stata gente come quella, neanche navi come quelle; nessuno sapeva costruire navi come loro le costruivano e maneggiarle come loro. Erano navi lunghe sui 30 metri; avevano 32 remi; avevano un albero, una vela forse quadrata; per loro la nave era tutto, la casa, il carro, la chiesa, la ragazza, tutta la loro vita. Se ne dovevano perdere un muc-



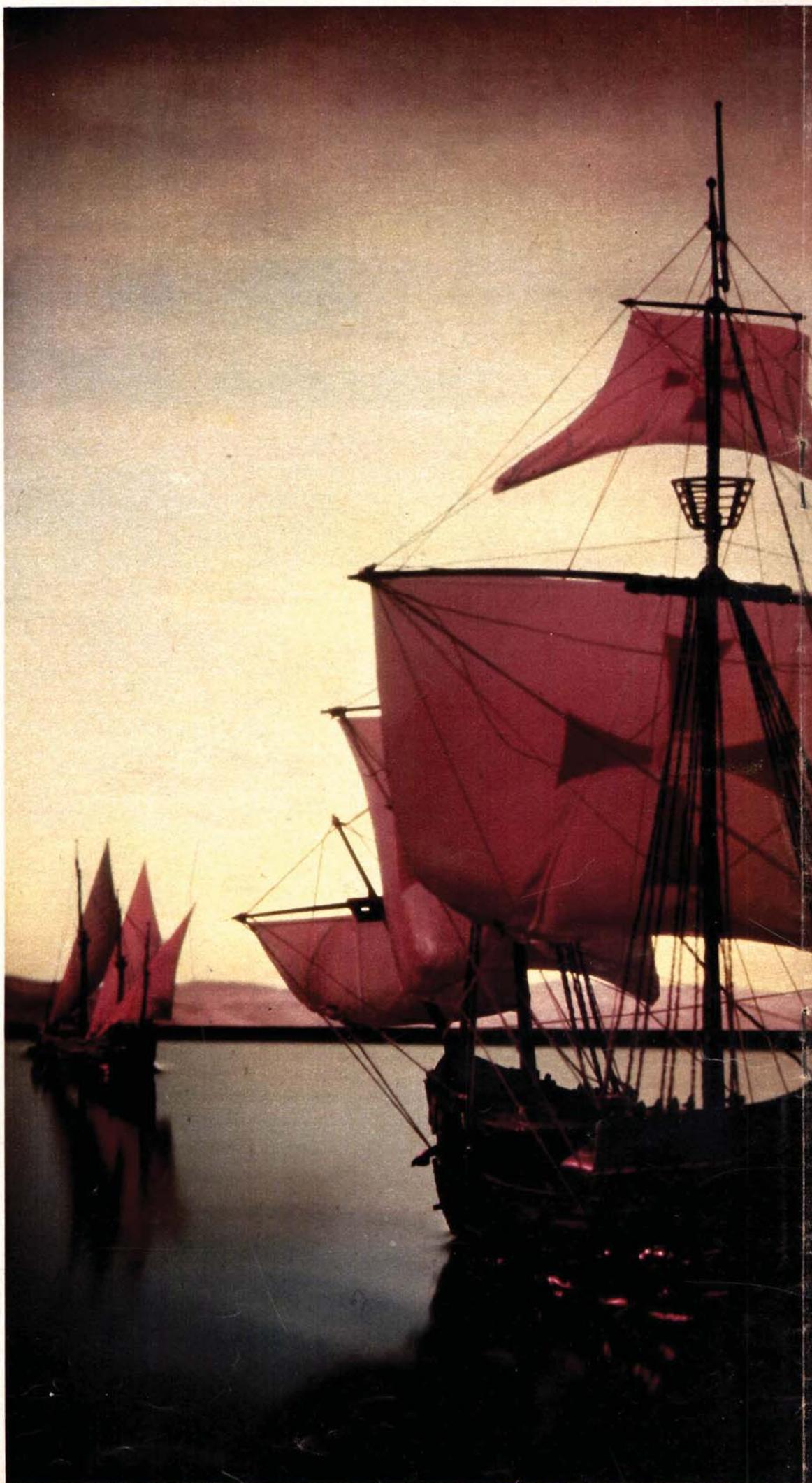
Il Bucintoro, imbarcazione di gala della Repubblica di Venezia, era l'esaltazione della galea, di cui ripeteva le linee essenziali. Il modello qui sopra riprodotto ha il tetto aperto, così da mostrare la decorazione interna (Museo Navale, Milano). Sotto: un quadro del Canaletto (collezione Crespi, Milano). Vi è raffigurato il Bucintoro fra altre imbarcazioni per la Festa dell'Ascensione.



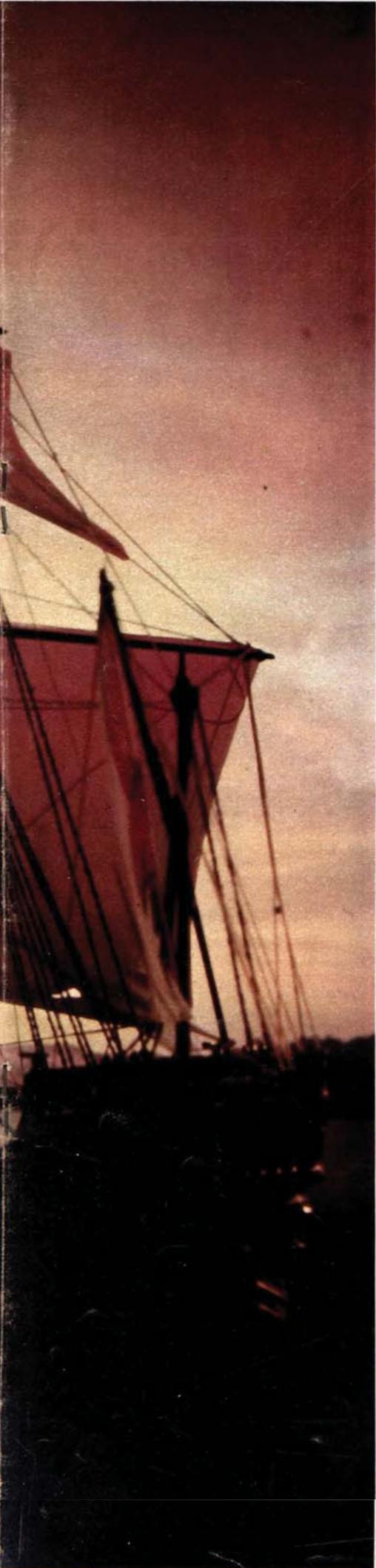
COMINCIA L'EPOPEA DEI MAESTRI DELLA VELA

chio; il mare non parla, e se parla, nessuno lo capisce. La loro specialità era il timone; era sul lato dritto, a poppavia; era un solo pezzo di quercia di 3 metri di lunghezza. Nelle altre navi il timone era un remo o qualcosa come un remo; governare la nave con quello era fatica immensa; con quello dei vichinghi il timoniere si poteva grattare la pancia. Le navi vichinghe non aprivano l'onda, sarebbero andate a fondo; passavano sulla schiena dell'onda; erano come uccelli di mare, quando il mare è cattivo, e loro ci si posano sopra come se fosse una terrazza. Percorsero mari, oceani, fiumi; rubavano, c'era molto da rubare nel mondo anche allora, per loro il furto era un'opera d'arte; si battevano da per tutto, in terra qualche volta le prendevano, in mare mai, per loro il mare era il padre e la madre. A bordo non avevano ripari; vivevano allo scoperto, all'acqua, al vento, così passavano nelle grandi tempeste del nord; quando prendevano il raffreddore, scrivevano alla mamma o alla zia Ingeborg. Arrivarono anche in America, ma loro non sapevano che era l'America; però neanche Colombo lo sapeva.

Ma ora dovrei raccontare la battaglia di Lepanto; è stata una bella battaglia, per chi non c'era dentro, e forse anche per chi c'era; è l'ultima grande battaglia fatta coi remi. Erano i cristiani contro i turchi, la Croce contro la Mezzaluna, dice la gente poetica; i cristiani avevano tolte le catene ai vogatori forzati e schiavi, così se la galea andava a fondo, i vogatori non andavano a fondo con essa come i topi, secondo la buona usanza; dissero anche ai vogatori che se vincevano, poi sarebbero stati liberi, avrebbero aiutato il rifornimento di canaglie in terra, dove ce n'è sempre bisogno; e fu una grande zuffa; allora in mare si combatteva come in terra, con le armature addosso, e doveva essere piacevole cadere in acqua vestiti di ferro; le galee erano adoperate come gli arieti d'assedio, quelli per sfondare le mura e le porte delle fortezze; le galee si investivano con lo sperone, intanto i guerrieri si tiravano cannonate, moschettate, archibugiate, e frecce degli arcieri arrampicati sugli alberi, e sassi; i ponti erano unti di sevo per fare sdruciolare i nemici venuti all'arrembaggio; e poi il mare era pieno di morti e corpi occupati ad annegare, di cose fatte per essere a galla invece andavano a fondo, di cose rotte che galleggiavano; e i cristiani che gridavano « vittoria! vittoria! »; e doveva essere bello essere vivo e gridare « vittoria, vittoria ». Però la cosa più bella che mi è capitato di leggere sui tempi del remo, non è la battaglia di Lepanto; è quella barca coi 3 pirati naufraghi, e gli spagnoli che li inseguono; e i pirati non hanno vele, non hanno remi; e si sono tolti la camicia, ne hanno fatto vele, e vogano coi loro grandi cappelli da pirati. Il mare doveva guardare e ridere come un bambino di sei anni; ma il mare ne ha di più.



A sinistra, una suggestiva ricostruzione: due delle caravelle di Colombo in una baia del Nuovo Mondo. Il nome di Cristoforo Colombo (ritratto qui sotto) è importante, nella storia del mare, soprattutto perché egli fu il primo navigatore moderno, con precise conoscenze navali, geografiche e organizzative.

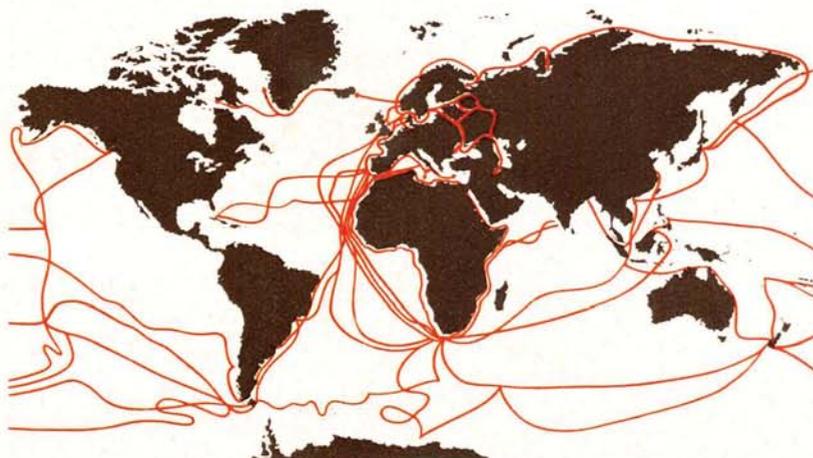




GLI EUROPEI SFIDANO I CONFINI DEL MONDO

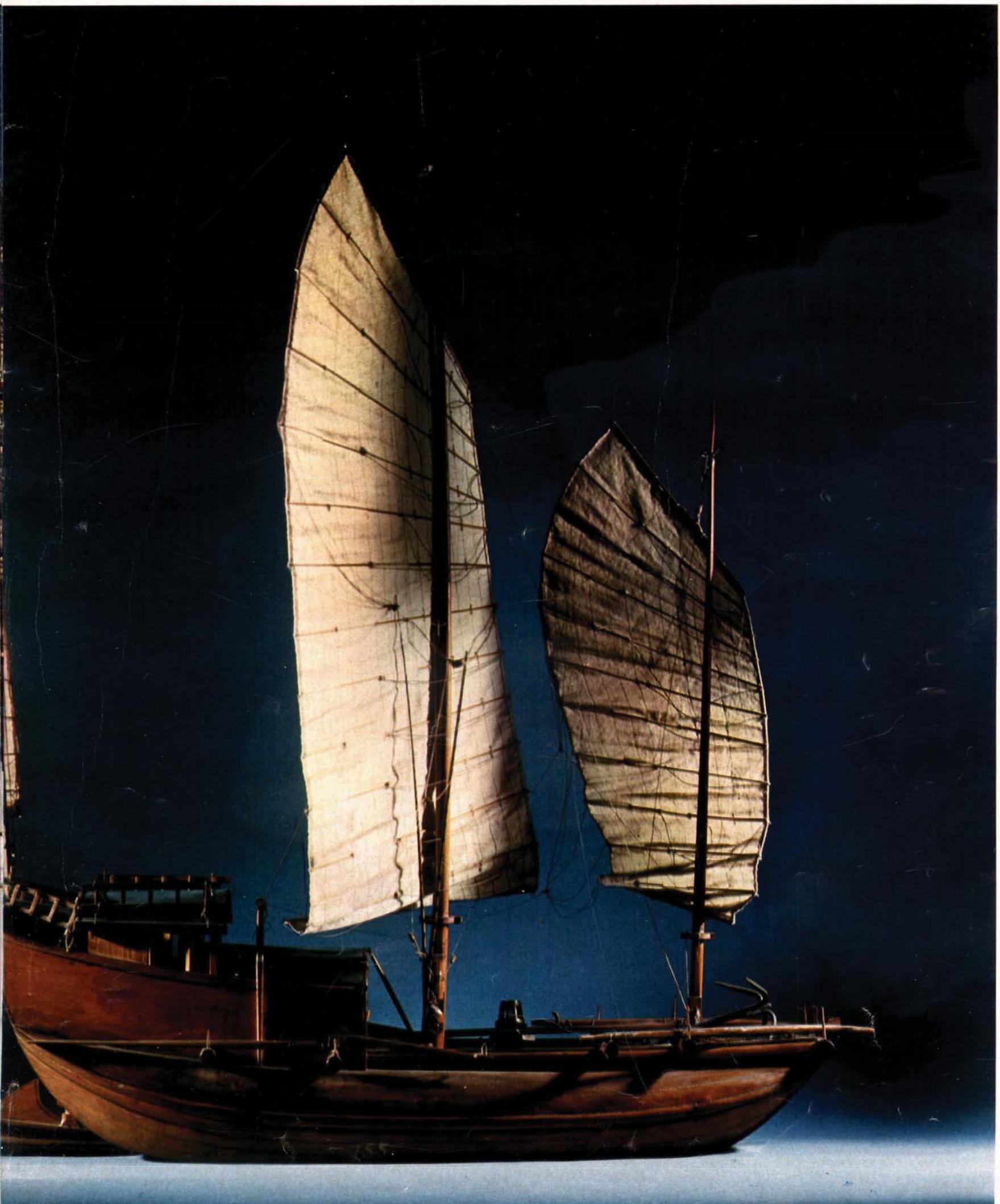
A sinistra: una antica allegoria dedicata a Magellano e ai suoi viaggi. Il navigatore è al centro della sua nave; attorno a lui, simbologie marine e, sulla destra, una visione dello Stretto che porta il suo nome, e della Terra del Fuoco. Nel Cinquecento incomincia l'epoca delle grandi scoperte, che continuerà fino a tutto il secolo XIX. Nella cartina qui sotto sono compendiate le diverse vie oceaniche che hanno aperto i marinai europei, da Vasco da Gama a James Cook, da Amerigo Vespucci ad Adolf Erik Nordenskiöld.

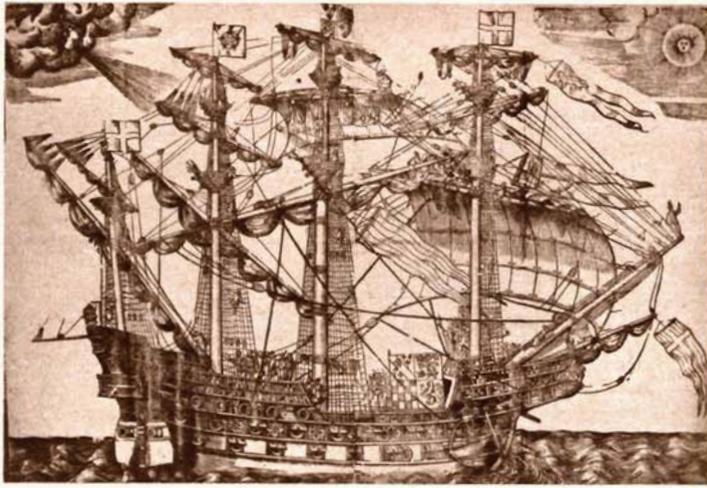
Se vuoi imparare a pregare, va' sul mare»; lo ha detto un grande pensatore; era Sancio Panza. Lo hanno detto anche altri, l'uomo dice sempre cose nuove che gli altri hanno già detto; ma quello era un grande pensatore e cavalcava un asino. Io mi fido dei grandi pensatori che cavalcano un asino; hanno tutto il tempo di cambiare idea lungo la strada. Sancio Panza aveva anche detto che « tutto può essere »; così quasi senza accorgersene si era messo tra i grandi pensatori, da Aristotele a Kierkegaard. Il tempo di Sancio Panza era il tempo della vela; la vela e l'asino hanno fatto molta strada insieme per portare in giro l'uomo a fare l'uomo. Allora l'uomo non poteva mettere la bocca sul boccaglio del portavoce o il telefono di macchina, e dire alle macchine: « pari avanti a tutta forza », e le macchine si mettono a camminare avanti a tutta forza come se avesse parlato Dio. Allora Dio era ancora vivo; adesso è morto, lo dicono alcuni grandi intellettuali, ed è bello sentirli parlare di Dio, se Dio è vivo o morto, e loro lo sanno, sono i soli a saperlo. Il tempo della vela era anche il tempo di Dio e dei suoi santi. Chi andava per mare, doveva imparare a navigare, e non solo con la testa, ma anche con le mani e braccia e gambe e piedi e pancia e naso e bocca, tutta intera la sua carne e la sua pelle, senza escluderne neanche un pollice quadrato; ma doveva anche imparare a pregare. Allora la preghiera faceva parte dell'arte di navigare, come fare il nodo di scotta o la gassa d'amante doppia o scorsoia o un'intugliatura lunga o corta o una brancarella incordando il cavo, e tutto il resto, cose che non hanno mai fatto parte dell'alta cultura, eppure davano una certa soddisfazione a farle; e maneggiare le vele e cucirle, conoscere le stelle utili e fiutare il tempo, e bere l'acqua da bere verdastra come quella degli stagni coi ranocchi, e mangiare la galletta coi vermi; e dire anche le bestemmie. An-



Sopra: una pietra di Macao sulla quale è inciso il profilo di una nave occidentale: è un ricordo dell'arrivo dei portoghesi nel 1553. A destra: una classica imbarcazione dell'Estremo Oriente, un'agile giunca da pesca di Ning-Po, sulle coste della Cina. (Museo Navale, Milano).







Una famosa nave dell'epoca elisabettiana, l'Ark Royal, ammiraglia di Howard nella vittoriosa campagna contro la Invencible Armada.

che le bestemmie facevano parte di quell'arte; dipendeva dalle circostanze. C'erano anche le preghiere per il diavolo, quando le preghiere a Dio e i santi non avevano funzionato o funzionavano in ritardo; erano le preghiere per il vento, farlo venire, farlo aumentare o rallentare o smettere o cambiare direzione, e quelle per tagliare le trombe marine. Il diavolo era molto bravo e volenteroso a fare quei piaceri ai naviganti. L'uomo pensa alla sua anima, ma anche al suo corpo, e quando si tratta del suo corpo, si agita tutto, quasi di più che per l'anima; il corpo lui lo conosce, lo vede, lo tocca, ne fa un uso; l'ani-

REGINE DELLE BATTAGLIE E DELLA PACE



Il Mayflower, la piccola nave di 180 tonnellate che nel 1620 portò dall'Inghilterra in America i Padri Pellegrini sfuggiti alle persecuzioni anglicane. Decisi a fondare una nuova « Terra Promessa », i Padri si imbarcarono a Plymouth per sbarcare, dopo 70 giorni di traversata, a Capo Cod. In vista delle coste americane, sottoscrissero, nella cabina della nave, un « Contratto sociale » che fu la base della futura costituzione degli Stati Uniti.



Particolari della prora e della poppa, e (nella fotografia grande a destra) modellino del vascello



ma è una nuvoletta, come una fetta di gelatina, certe volte sembra di vederla posata accanto a noi come un oggetto dimenticato, ma non si può sapere se è lei.

Allora può succedere di mescolare Dio e il diavolo; per conoscere l'uomo, bisogna vederlo quando ha la colica biliare o renale, non quando scrive « Chiare, fresche e dolci acque ». C'era quell'olandese detto poi l'olandese volante; c'era una grande tempesta, e lui non riusciva a montare il capo di Buona Speranza; il suo equipaggio pregava fervorosamente; a un tratto di prora nelle tenebre era apparsa una gran luce, era l'angelo del Signore;

l'olandese voleva vincere lui non Dio, prese una pistola, sparò, la palla tornò indietro, lo prese nella mano; e lui ancora adesso continua a navigare nelle tempeste, lo farà sino alla fine dei tempi. Però adesso lo fa con l'accompagnamento della musica di Riccardo Wagner. Il tempo della vela è stato un grande tempo dell'uomo, specialmente dell'uomo bianco, quello che ha fatto il mondo nuovo con l'uomo nuovo dentro. E l'uomo è diventato uomo anche perché c'è stato quel tempo della vela. È stato il tempo delle lacrime; ma se non si fa niente di buono senza ridere, così non si fa niente di buo-

no senza piangere. Allora nel mio dialetto ligure scabro e scontento si diceva « *mainà, mai ninte*, marinaio, mai niente »; e nessuno aveva mai detto del marinaio qualcosa di tanto tetro e disperato, cioè il marinaio come uomo del Niente.

Era l'uomo che anche da morto non lasciava niente di sé; infatti, si diceva « scomparso in mare; ucciso dal beri beri o dalla peste o dal colera, e riposa in oceano; un colpo di mare lo portò via dal ponte di comando », e altro di simile. E del suo bastimento si diceva lo stesso, « inghiottito; inabissatosi; non se ne seppe più nulla né del bastimento né del suo



francese Soleil Royal. Comandato dall'ammiraglio De Tourville alla battaglia dell'Aja, questo veliero era particolarmente sfarzoso. (Navimodel, Milano).

DI GIORNO E DI NOTTE RICHIAMI E NOTIZIE FRA LE NAVI



Tavola di un antico codice dei segnali fra le navi.
Venivano usate lanterne, fumate, cannoni e vele.

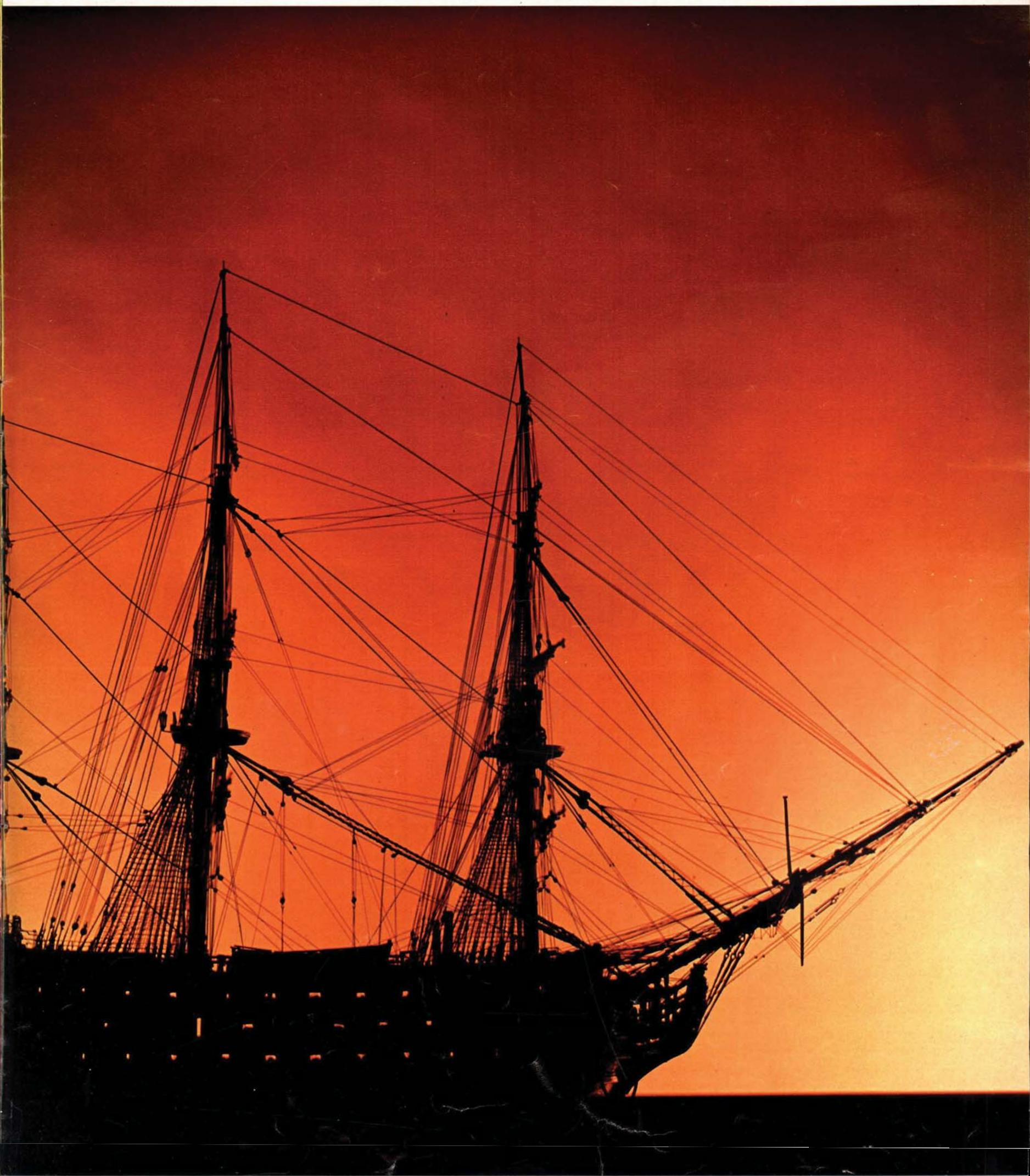
equipaggio»; gole umane che gridavano come il vento tra le sartie, cose che non potevano gridare perché erano cose, e tutti egualmente giù nel mare, mangiati dal mare come bocconi di pane o di carne. Se un osso umano approda su una spiaggia, si mette coi sassi come un sasso; e il mare torna a raggiungerlo, a toccarlo, forse se lo riprende, se lo riporta via. Una volta per dire marinaio, si diceva anche «rodibiscotto»; lo dicevano quelli dei denti molli, per avvilirlo; è la sola cosa che i denti molli sanno fare bene. Ma quel suono di pietrisco che scoppia sotto i denti che tritano la galletta, ha fatto per secoli come una musica sui mari e oceani; c'era quella che faceva il vento, c'era quella che faceva la galletta sotto i denti dell'uomo; non era Vivaldi o Beethoven, lo so anch'io, ma nell'uomo c'è stata anche quella musica. Se non si tiene conto anche di quello, non si potrà mai sapere qualcosa di serio intorno a quell'inverosimile prodotto chiamato l'uomo. Il mestiere fa l'uomo; forse fa l'uomo più dei genitori, forse anche di più della terra dove uno è nato e lo ha nutrito. Il mestiere del marinaio della vela non era un mestiere come quello del contadino, del falegname o muratore; era un modo di essere uomo, un modo completo di esserlo. Quelli della vela non erano altri marinai, diversi da quelli del remo o delle macchine ancora da venire; erano altri uomini. La vela non faceva soltanto un marinaio; faceva un uomo; lo metteva in rapporti speciali con Dio, con la famiglia, con la donna in genere, donne di casa, donne di porto; e con gli elementi naturali, come il

vento, il sole, la pioggia; e anche le cose più semplici della vita dell'uomo, come il pane, l'acqua per lavarsi e quella da bere, il vino, e anche il modo di camminare.

Quando erano a terra, in mezzo all'altra gente, quelli della vela si riconoscevano a vista d'occhio; camminavano in un certo modo, i loro piedi erano pieni di grosse dita, grossi calcagni, tutto si era allargato e appiattito, la pelle di sotto diventata come cuoio, avevano camminato tanto tempo a piedi nudi sul ponte, posati sui cavi detti marciapiedi dei pennoni, ma non come si posa un piede, ma come un artiglio si abbranca, e sotto c'era il vuoto, il pennone oscillava, le saette si potevano prendere con le mani e mettere in tasca. Così le scarpe erano diventate strette; ora la terra sotto i piedi era diventata orizzontale, e stava ferma, come se le fosse successo un guasto. E poi quelle facce salate e cotte, piene di urti e scontri contro cose dure, come le raffiche del vento, la grandine, la pioggia battente dei piovasci, le paure fredde e calde; e le mani spaccate e gonfie come una cosa di gomma, non erano mani di carne ma di sughero o legno parlato. E i giovani, pareva che qualcuno gli avesse aumentato gli anni. Essi avevano un senso della vita diverso da quello di tutti gli altri, e anche un altro senso delle ore e giorni e mesi, cioè di

Il Victory, nave ammiraglia di Nelson a Trafalgar. È l'unico esemplare ancora esistente di vascello del 1700. (Navimodel, Milano).





ANCORA ALTA SUI PENNONI L'INSEGNA DEL GRANDE AMMIRAGLIO



Sopra: una squadra di reclutamento forzoso in Inghilterra, nel XVIII secolo. Questo sistema per equipaggiare le navi della flotta era reso necessario dal perdurare delle guerre; in altre parole, si dovette ricorrere alla violenza per aggiungere galeotti, marinai mercantili e pacifici cittadini alle ciurme tradizionali. Ai tempi di Nelson, le navi in armamento erano 600 e richiedevano 130.000 uomini.



A sinistra: preparativi per la battaglia sul ponte del Victory a Trafalgar. È il momento in cui Nelson fa segnalare: « L'Inghilterra aspetta che ciascuno compia il proprio dovere ». A destra: l'imponente poppa del Victory in bacino a Portsmouth; lo storico vascello, in perfetto stato di conservazione, è oggi meta di migliaia di visitatori. Esso inalbera ancora l'insegna del comandante in capo.

quella cosa che non è una cosa, è il tempo, e il tempo non si sa che cosa è. Un senso della vita formato dalla solitudine, dal silenzio, dalla separazione, dalle facce e voci e gioie e dispiaceri degli uomini; quelli di bordo erano diventati cose di bordo, come la ruota del timone, l'argano, le manicavento, ognuno di essi faceva un'isola per se stesso; e dal tenersi tutto dentro, smettere di pensare, per non doversi tenere tutto dentro; dal non sapere niente di quello che succedeva nel mondo, nella loro stessa casa, chi era vivo, chi era morto, sano o malato; e ora telefonano dagli antipodi della terra per sapere se il bambino ha fatto pipì. Un senso della vita fatto anche dal lungo esercizio della pazienza. Maometto dice che Dio è col paziente; ora la pazienza si è consumata quasi tutta, così sembra che anche Dio si sia consumato; ma allora la pazienza teneva su la palla della terra, si divideva il compito con la gravitazione universale. Erano tempi di vita ostile e dura per tutti; per questo la gente sognava il paradiso, adesso il paradiso è più vicino.

può anche essere nel garage; e in mare la vita era immensamente più ostile e dura che in terra. L'uomo della vela era un uomo assuefatto ai mali; ci metteva pochi anni a diventare un rottame da mandare in fonderia. L'uomo della vela aveva paghe miserabili; lo derubavano su tutto, sulle paghe, sui viveri, a bordo e a terra, nelle bettole, uomini e donne; se non ne poteva più di quella vita, e al primo porto disertava, perdeva tutte le paghe di un viaggio, sbarcava più miserabile di quando era partito. Il primo in cui un uomo della vela si imbatteva, poteva imbrogliarlo come un bambino dell'asilo; lui credeva che il mondo fosse rimasto fermo mentre lui era in mare. Viveva nelle intemperie, o al riparo in posti umidi, senz'aria, senza luce; dormiva in brande luride, senza lenzuola, dentro coperte luride più buchi che stoffa; dove non c'era l'odore rumoroso e pulito del mare, c'era l'odore invecchiato e denso dell'uomo, quando l'uomo fa l'animale, ed è l'odore più disgustoso di tutti gli odori animali, anche di quello della iena; vestito di stracci la-





VICTORY



La morte di Nelson sul Victory, in un quadro di A. W. Devis. Sul giornale di bordo fu scritto: « Fuoco parziale continuato fino alle 4,30, quando la vittoria fu annunciata al Molto Onorevole Lord Visconte Nelson e comandante in capo: egli allora morì per la ferita ».

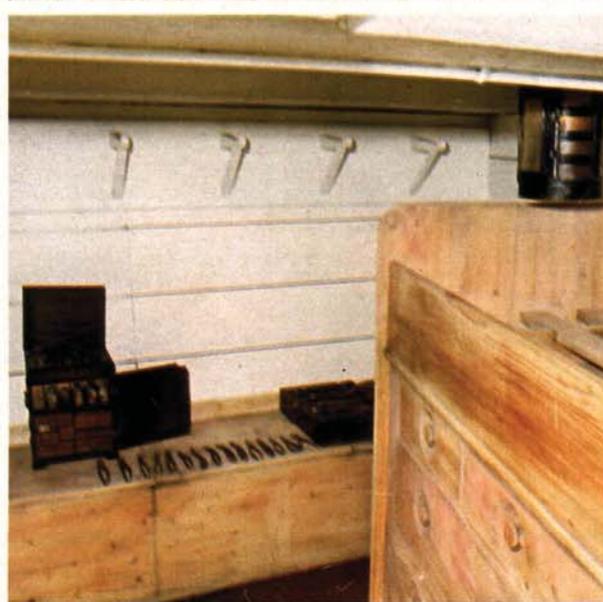
vorava nel freddo, nella pioggia, sotto le ondate e gli spruzzi duri come il metallo; bruciava sotto il sole feroce dei tropici, nelle calme equatoriali distese all'infinito senza una bava d'aria, poi si passava sulle bruciature il grasso d'oca. Mangiava carne di porco salata, carne di bue o cavallo salata, pesce salato, pesce secco, fagioli e fave secchi coi vermi vivi, galletta ammuffita coi vermi, nelle casse di ferro dell'acqua da bere cresceva l'erba viscida come sugli scogli. I ragazzini di adesso così svegli così intelligenti credono che la frutta e la verdura nascono nel frigorifero; non sanno la fatica delle piante, quella dell'uomo; allora le cose marcivano, non c'era la luce elettrica, non c'era la radio per sapere le notizie, domandare soccorso, far sapere che si stava andando a fondo o si bruciava; annegavano o bruciavano come insetti, e nessuno lo sapeva.

Il medico di bordo era sant'Antonio, sant'Erasmo o altri santi; se era uno che non ci credeva, non aveva neanche quello. C'erano le grandi epidemie, colera peste tifo vaiolo febbre gialla; c'erano velieri rimasti con uno o due uomini sani a bordo, gli altri in branda ad aspettare il loro turno per morire o già spediti all'orto dei coralli dentro un sacco o una branda, e un peso dalla parte dei piedi. C'era lo scorbuto; veniva dalla mancanza di verdura fresca e frutta fresca, adesso dicono che sono le vitamine, allora quando la gente mangiava, non sapeva che mangiava la chimica; lo scorbuto smontava l'uomo come se perdesse tutte le viti che lo tenevano insieme, era come diventare marcio, la pelle faceva sangue, le gengive gonfie coperte di ulcere grigiastre e fetide, i denti ci ballavano dentro come un cucchiaino nel bicchiere; si poteva fare il solito salto in mare col peso ai piedi, nessuno sa quanti lo hanno fatto, non si entra nella storia per così poco, si fa per dire. Ma c'erano anche i canti, l'uomo della vela che cantava; gli uomini all'argano viravano l'argano per salpare l'ancora, e cantavano, o alavano cioè tiravano i cavi di manovra delle vele, e cantavano, facevano altro e cantavano; ognuno si prende i lussi che può. C'era, per esem-

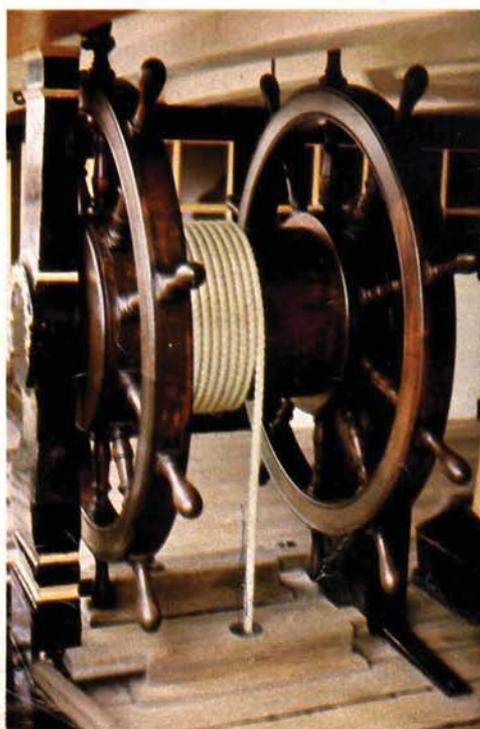
MISERIA E GRANDEZZA DEI MARINAI DI SUA MAESTÀ



A destra: il salone di poppa del Victory. Qui Orazio Nelson discuteva i piani di battaglia. A sinistra: le amache dei marinai appese sopra i cannoni dei ponti inferiori. A bordo dei vascelli del XVIII secolo la disciplina era durissima. Gli uomini, in riga, dovevano spesso assistere a crudeli punizioni corporali inflitte ai loro compagni.



Sopra: i tavoli dei marinai nel Victory. Ogni tavolo aveva posto per dieci uomini e un mozzo ed era fornito di una botticella d'acqua e di una, più piccola, di brandy, oltre a un mastello per lavare stoviglie e indumenti. In navigazione, il cibo era carne di cavallo salata e galletta. Si poteva masticare tabacco, ma chi sputava per terra veniva punito con venti frustate. A sinistra: la cabina del chirurgo, sotto la linea di galleggiamento. A destra: il timone che, col tempo buono, era manovrato da quattro uomini e, in caso di bufera, da otto.





Un incendio in mare, in un quadro dei primi dell'Ottocento. Gli antichi velieri, fatti di legno stagionato, erano facile preda del fuoco che in breve tempo li distruggeva. (Civico Museo Navale, Milano).

pio, *So handy, my boys, so handy*, così comodo, ragazzi, così comodo; c'era *Hanging Johnny*, Johnny l'impiccato; c'era *Leave her, Johnnie*, lasciala, Johnnie, lasciala; il mare abituato a sentire soltanto la sua voce, ora ascoltava l'uomo, pareva che lo facesse, e l'uomo pareva ascoltare il mare come per sapere avanti quello che gli sarebbe successo. Viravano l'argano e cantavano; poi una voce gridava: «l'ancora

ha lasciato!»; poi era il mare aperto.

La navigazione alla vela è stata un'opera d'arte; l'hanno fatta l'uomo e il vento. L'uomo ci ha lasciato la sua carne, ma ha risposto alla chiamata della sua natura d'uomo, come risponde l'uomo quando la fame lo spara come un palla di cannone; fame di pane o di companatico o di altre cose, come il danaro o la vittoria o il gusto dell'avventura, e tutto in misteriosa

combinazione chimica col coraggio. I secoli della vela sono stati i secoli del vento; il vento ha fatto una quantità di storia dell'uomo, l'America la ha scoperta l'aliseo di nordest, in 37 giorni esso ha portato le 3 barchette di Colombo come una balia porta un bambino in braccio; però io non ci sarei andato a farmi portare dalla balia in quella direzione, e neanche molti altri probabilmente ci sarebbero an-

GLI ETERNI PERICOLI: TEMPESTE, FUOCO, AMMUTINAMENTI



La scena finale del più famoso ammutinamento della storia, quello del Bounty, nave di Sua Maestà Britannica, comandata dal capitano Bligh. Abbandonato su una lancia con pochi fedeli e scarse provviste, Bligh riuscì a raggiungere il possedimento olandese di Timor dopo una traversata di 3.618 miglia marine (che corrispondono a oltre 6.500 chilometri).



L'impressionante naufragio del Kent, nave delle Indie. La struttura delle navi a vela richiedeva agli uomini una costante, vigile attenzione. Un errore con mare grosso, o anche un semplice « gruppo » di vento arrivato all'improvviso, potevano provocare un disastro irreparabile.

dati. Il vento veniva sempre nuovo dalla fabbrica del vento, come il pane fresco dal forno, e non costava niente. Prima c'era stato l'uomo del remo, lui era il vento, era la macchina; e non costava quasi niente; ma il vento costava anche di meno. Se c'era qualcosa da pagare, lo pagavano quelli che avevano da fare direttamente con lui; e poi erano subito vecchi. Però il vento soffia e non soffia, e quando



Abramo Lincoln



Giuseppe Garibaldi

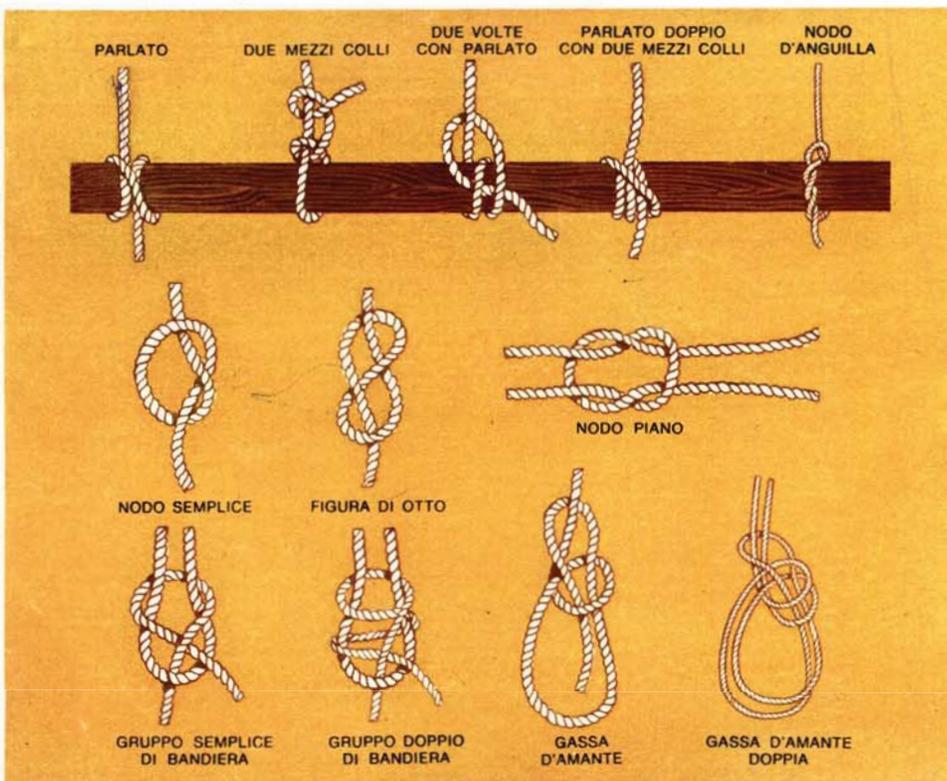


Duchessa di Sutherland

Polene di navi perdute, raccolte nella stiva del Cutty Sark. Antiche, malinconiche ballate narrano dell'amore di marinai per le figure femminili che ornano la prua della loro nave.

IL MAGICO RICORDO DEI LEVRIERI DELLE ONDE

soffia, soffia dove vuole; lo dice Giovanni l'evangelista, quello più spirituale di tutti. E allora ci voleva l'arte di lavorare col vento, come quella di fare i quadri, basta che i quadri non siano come quelli dove si vede una zuppiera che fuma, ma è la conversione di san Paolo sulla via di Damasco, o fare i gioielli, e anche la politica, infatti si usa ancora dire che per fare strada, bisogna regolarsi col vento che tira. Così l'uomo fece la grande invenzione del bordeggiare; la fecero nei mari ventosi e contententi del nord; allora fu come inventare la macchina a vapore o l'aeroplano. Ma per fare queste invenzioni, ci volle ancora altro tempo, invece adesso si è persa l'idea del tempo che ci vuole; adesso si pensa che l'uomo è nato già seduto al volante dell'automobile o guidando l'aeroplano nei cieli. Forse adesso c'è questo tempo pieno di gente stravagante, perché la gente crede di fare camminare più svelto il tempo girando l'orologio con le dita. Quando il vento soffiava contrario, allora si bordeggiava; questo si fa anche adesso, perché adesso la vela è diventata passatempo; invece allora la vela era pane, e per l'uomo il tempo libero era quello che passava a dormire a letto o nella tomba. Si bordeggiava, cioè si guadagnava al vento avanzando a zigzag, prendendo il vento ora da un lato, ora dall'altro; come fanno gli ubriachi quando vanno verso la porta di casa. Questa era la manovra più faticosa che un veliero potesse fare, era anche la più bella o la più brutta, era bella se la nave virando di bordo per cambiare il lato del vento, non si fermava o indietreggiava mai; allora c'era il piacere dell'artista a farla. E tutte le braccia al lavoro; e i gridi striduli delle pulegge dei bozzelli come i



A sinistra: alcuni classici nodi di marinaio. A destra: la prua del Cutty Sark, clipper di ferro impiegato sulla rotta dell'Estremo Oriente. I clippers restano le più perfette navi a vela che l'uomo abbia mai costruito. La loro velatura era immensa e, gonfiata dal vento, giungeva al limite di resistenza degli alberi. I clippers condotti da abili capitani non temevano rivali in fatto di velocità.





gridi dei gabbiani; e le vele che perdevano il vento e lo riprendevano; e gli schiocchi secchi dei fiocchi che fileggiavano; e « Bordare la randa!... Borda!... Smurare maestra!... Smura!... Controbraccia a poppa!... Drizze dei fiocchi, scotte sopravvento!... Smurare il trinchetto!... Controbraccia a prora!... Controbraccia!... »; e la fatica, la sublime fatica, la droga più eccitante che ci sia; e la gioia del lavoro ben fatto, qualcosa del genere di quella che poi c'è stata a sbarcare sulla Luna. E i velieri che andavano a esplorare mari e terre, e non sapevano neanche loro dove andavano; barche che ora servirebbero per pescare i calamaretti; ma a bordo avevano uomini che potevano portare addosso qualunque caldo e freddo e fame e paura, erano giganti, gente che doveva fare tremare i tuoni e i lampi. Poco più di 4 secoli fa, di 31 bastimenti partiti per l'India, ne arrivarono 8; altro che andare sulla Luna, con tutti i meccanismi stupefacenti per andare sulla Luna. E poi le carte nautiche molto belle, coi putti dalle guance gonfie di vento, e soffiavano il vento da tutti i lati e angoli della carta; e piene di terre e isole che non c'erano; le terre piene di figurine di indiani, guerrieri nudi, strane bestie; però con carte come quelle adesso non si potrebbe andare neanche per funghi. E gli strumenti per navigare, o non c'erano o non servivano; un celebre idrografo di quei tempi dava ai naviganti questo eccellente consiglio, che se non erano sicuri della posizione della nave, non avevano che da rivolgersi al loro santo patrono. È una cosa che in mare e in aria è bene fare, anche se si è sicuri della posizione. E i piccoli velieri diavoleschi dei pirati, come quelli dei Caraibi; quegli uomini straordinari che insegnavano a navigare e battersi sul mare; e niente gli faceva paura, non le ferite, non le malattie, non la morte; predavano ori e argenti e pietre preziose, e non avevano mai un soldo in tasca, tutto andava in rum e donne, anche se quelli per le donne sono sempre soldi spesi bene; e se perdevano un occhio, se lo facevano pagare 100 piastre o 1 schiavo, le due gambe, 500 piastre o 6 schiavi, e i soldi per il pagamento si prendevano dal bottino prima di dividerlo. E i grandi velieri con 3 o 4 alberi; i grandi *clippers* di legno o ferro, migliaia di metri quadrati di vele, foreste di tela olona piene di vento; i *clippers* della lana, quelli del tè, quelli da passeggeri e posta, e gli altri; e le rotte coraggiose per il capo Horn; quei comandanti imperterriti, tenaci e lucenti, maestri del vento, lo maneggiavano con l'occhio e l'abilità di uno che ripara gli orologi; e duri come l'acciaio al nichel, arrivavano in porto anche con la nave disalberata, le teste sulfuree che avevano nel loro equipaggio, cioè i così detti granchi arrabbiati, loro li facevano rigare diritti come poveri orfanelli bisognosi di protezione. Con vento buono i *clippers* facevano anche 15 nodi, come i primi incrociatori a vela e vapore di 100 anni fa. Tra loro facevano regate rimaste nella storia, non quella dell'uomo che rompe, nell'altra, quella dell'uomo che costruisce, e nessuno la legge; regate per portare sul mercato lana o tè qualche ora prima dell'altro; uno di essi faceva 7 nodi con una bava di vento che

LA TAVOLA DEI VELIERI PIÙ BELLI



GOLETTA



BOMBARDA



BRIGANTINO GOLETTA



BRIGANTINO



GOLETTA A PALO



NAVE GOLETTA



BRIGANTINO A PALO



NAVE



NAVE A PALO



NAVE A QUATTRO ALBERI



NAVE A QUATTRO ALBERI A PALO



NAVE A CINQUE ALBERI

non avrebbe spento una candela; in 68 giorni un altro andò da Liverpool all'Australia, nella tempesta i passeggeri imploravano di ridurre la velatura, il suo comandante fece inchiodare le scotte di maestra, vi faceva la guardia lui, con 2 pistole. E le navi di Nelson a Trafalgar; il *Victory* di 3 ponti e 100 cannoni, il *Britannia* anch'esso di 3 ponti e 100 cannoni, e anche il *Royal Sovereign*; e in tutto ne aveva 33; e il nemico ne aveva 38, e una, il *Santissima Trinidad*, aveva 130 cannoni, e il *Principe de Asturias* ne aveva 112. E Trafalgar è la battaglia del genio creatore, come la Cappella Sistina, come il modello planetario dell'atomo fatto da Rutherford. Ogni tanto la natura fa

un genio, qualche volta più di uno insieme; poi sembra stanca, e fa altre cose.

Nelson aveva traversato l'Oceano fino al mare dei Caraibi, inseguendo i francesi e spagnoli di Villeneuve, poi era tornato indietro sempre inseguendoli; allora non c'erano informazioni a grande distanza, bisognava mandare una nave a vedere, la nave tornare con le notizie; per fare i segnali c'erano solo le bandiere, cioè a portata di vista; e nessuno poteva dire quanto ci avrebbe messo, se un'ora, un giorno, una settimana, dipendeva dal vento, e il vento è capriccioso, c'è e non c'è, è forte è debole, viene di là viene di qua, sul più bello smette di lavorare, si mette a sedere. Ma Nelson è un genio; allora vede

tutto, anche quello che non vede, non può vedere; vede dove sono le navi del nemico, il mare lui ce l'ha davanti agli occhi come se fosse una tavola di 1 metro per 1 e 20; vede quello che passa nella testa del nemico Villeneuve, e il nemico Villeneuve sa già che perderà, invece Nelson sa già che vincerà; vede anche come girerà il vento, il vento che ci sarà quando i cannoni spareranno; vede tutto, sa tutto, e tutto questo lui ce l'ha nella testa, la sua testa lavora con una velocità incredibile; così si inventa la sua battaglia; ed è Trafalgar; è la battaglia più ingegnosa, originale, lineare, netta, armoniosa, attraente battaglia a vela di tutta la storia delle battaglie a vela, e forse anche delle altre fatte sul mare. Alle 6 del mattino gli inglesi avvistano francesi e spagnoli; il *Victory* è a 21 miglia dal capo Trafalgar, poco distante da Gibilterra. C'è poco vento; era una brezza leggera da ovest-una quarta-nordovest; le navi tutte invelate com'erano non facevano che 2 nodi; a mezzogiorno i francesi e spagnoli aprono il fuoco, tirano sulla nave di Nelson, il *Victory*. I cannoni tiravano a 500 metri di distanza; facevano un rimbombo immenso, un mucchio di fumo, ricaricarli era come costruire una casa. Quando Nelson ha fatto alzare il segnale, « L'Inghilterra aspetta che ciascuno compia il proprio dovere », Nelson si rivolge alle più insigni canaglie d'Inghilterra. Allora gli equipaggi si facevano prendendo gli uomini nelle prigioni, per loro era più un cambiamento d'aria che un cambiamento di vita, e catturandoli nelle bettole, nei bordelli, nelle strade, prendendoli a viva forza in nome del re dalle navi mercantili, e quelli erano del mestiere, erano la panna sulle fragole. Ogni tanto facevano un buon ammutinamento; c'erano castighi terribili, il più gentile era quello con la frusta; ce n'era uno veramente sostanzioso, era detto la « cala » o il « giro di chiglia », consisteva nell'imbragare l'uomo come un barile, filarlo in mare dall'estremità di un pennone, farlo passare sotto la chiglia, strisciando sulla carena coperta di incrostazioni taglienti come rasoi, dette i « denti di cane », poi uscire dall'altro lato; poteva anche uscire vivo. Impiccavano uno a un pennone come se mettessero ad asciugare la biancheria. Un gran numero disertavano, se li riprendono, li torchiano come le vinacce; c'era chi si buttava in mare dall'alberatura, o si uccideva in qualche altro modo conveniente.

Nelson fa la sua battaglia con quella gente; ma lui è un genio, e il genio mette la disciplina, la fedeltà, il coraggio, l'entusiasmo, la bravura, tutto quello che serve per vincere una battaglia, lo mette dentro gli uomini, come se li fabbricasse lui con le sue mani; i cannonieri inglesi tirano da dio, tutti si battono come demoni. Nelson muore; ci mette 3 ore a morire, ha una spalla rotta, la spina dorsale rotta, è stato un colpo di moschetto sparato da un pennone del nemico; ha tutte le sue decorazioni, lui sapeva che sarebbe morto; intanto le sue navi finiscono di vincere. Nelson credeva nell'aiuto di Dio e nella fortuna; anche per questo era un genio, perché il genio sa che nessuno sa da dove vengono le grandi cose che succedono, e perché succedono.

Vittorio G. Rossi

(1 - continua)



ARNOLDO MONDADORI EDITORE
Allegato al numero 1068 di EPOCA

EPOCA

L'UOMO SUL MARE