EPOCA

L'UOMO SUL MARE

DAL BATTELLO A VAPORE ALLA NAVE ATOMICA

EPOCA

L'UOMO SUL MARE

Agli inizi del secolo XIX appaiono negli oceani le navi a vapore: finisce così l'epoca della vela e comincia una vertiginosa evoluzione: dal transatlantico al sommergibile atomico

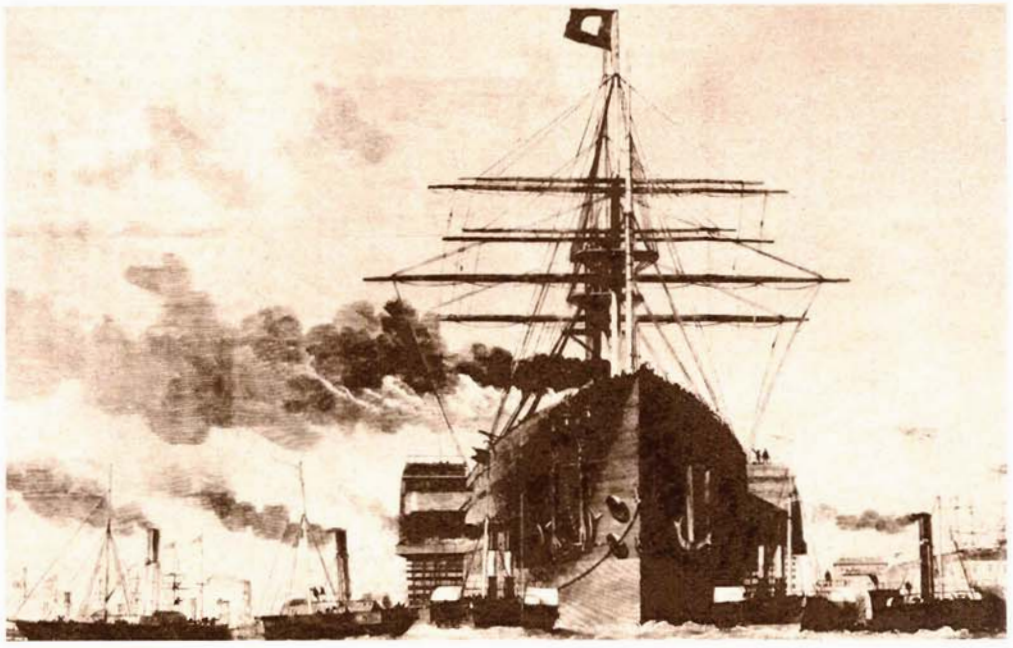
Seconda parte

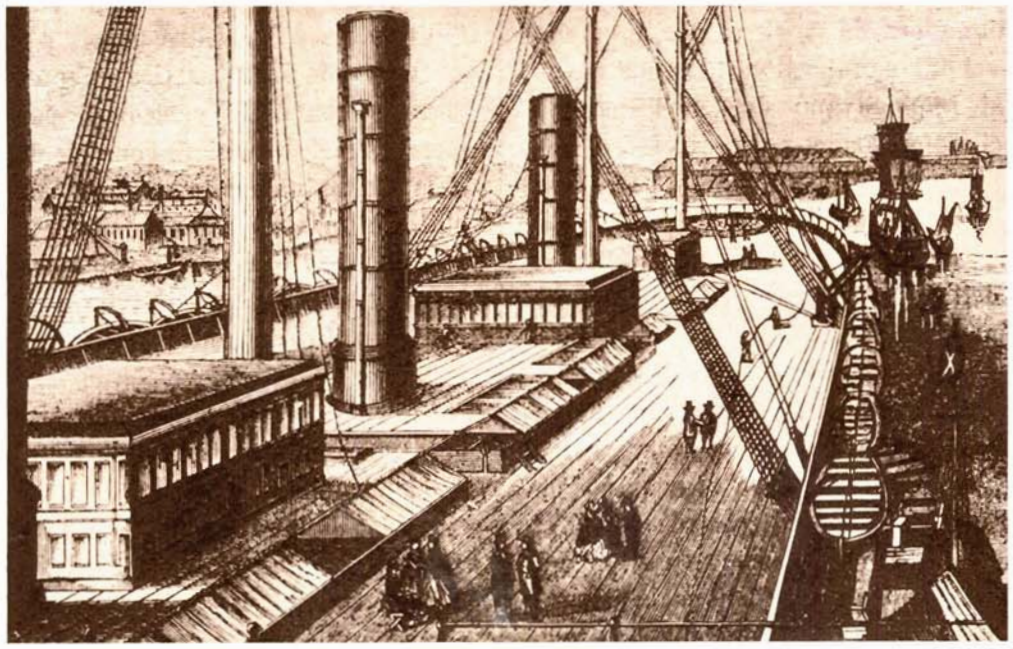
di VITTORIO G. ROSSI

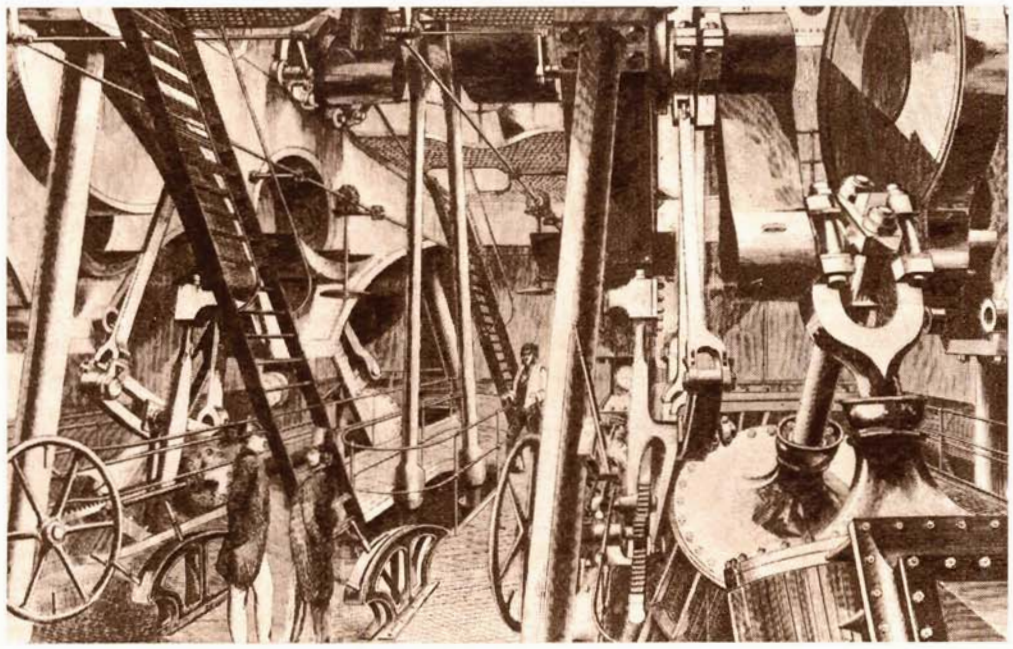
Foto di GIORGIO LOTTI, SERGIO DEL GRANDE, KEISUKE KUMAKIRI

ARNOLDO MONDADORI EDITORE - ALLEGATO AL N. 1069 DI EPOCA
Ideazione grafica e redazione di GIANNI CORBELLINI

Ufficiali e passeggeri del primo piroscafo europeo arrivato a Canton. La gustosa illustrazione è un dipinto cinese dell'Ottocento.







Dall'alto in basso: la prua, il ponte e la sala macchine del transatlantico inglese Great Eastern, *varato nel 1858. Stazzava 19.000 tonnellate, raggiungeva una velocità di 14 nodi (26 chilometri orari) e poteva portare 5 mila passeggeri. Il* Great Eastern, *che fu per decenni la più grande nave del mondo, anticipò numerose innovazioni tecniche; ma proprio perché troppo grande e troppo rivoluzionario per i suoi tempi, si rivelò, commercialmente, un insuccesso.*

UN COLOSSO TROPPO MODERNO PER I SUOI TEMPI

Sarebbe bello rivedere quel mare, quel mare antico con le vele antiche; ma tutte le cose muoiono, anche il mare muore, sembra sempre lo stesso, ma è sempre un altro, non c'è un momento eguale all'altro neanche per il mare. Nel corpo dell'uomo le cellule cambiano continuamente; nel mare cambiano continuamente le gocce, il sale, la luce e le ombre, il caldo e il freddo; il mare muore e poi rinasce, ed è un altro; e vivrà più di noi solo perché può fare più cambiamenti di noi; e niente sta fermo, niente è lo stesso, solo gli innamorati continuano a dirsi « sempre, per sempre », e quando una coppia smette, un'altra comincia a dirselo. E il mare con quelle vele, le vele commerciali, le vele da guerra; era bello quel mare. I velieri che passavano al largo, sul filo sottile dell'orizzonte; quelle costruzioni che parevano fatte d'aria, o forse di nuvole, erano bianche di tela bianca o sporca di umido, di pioggia, di salino, di sole e burrasche ed essenza di anni; o andavano in poppa o al gran lasco, come camminano le donne incinte all'ultimo mese; e allora pareva che tutto nella vita fosse semplice e liscio. O correvano stringendo il vento, con tutte le vele a riva, anche le mutande e camicie coi pizzi della moglie del capitano, se essa era a bordo, quelle mogli e figlie impaurose, passavano meridiani e paralleli, tropici ed equatori, orse maggiori e minori, croci del sud, come se lavorassero a maglia, si mangiavano le tempeste, alisei, monsoni, groppi di vento come stecche di croccante; e il veliero stringeva il vento, mure a dritta o mure a sinistra, e il vento gridava, faceva contrasti, metteva su il mare, anche il mare si metteva a gridare e fare contrasti; e allora la vita sembrava una cosa dura da conquistare e conservare. O i velieri nei porti di rilascio forzato; era passato il tempo cattivo, i velieri sciorinavano le vele al sole, intanto il mare si abbonacciava a vista d'occhio, il mondo tornava buono, basta un po' di sole, e il mondo sembra subito buono; e i velieri si apparecchiavano a partire. E in quel mare delle vele c'erano navi a quattro alberi, navi a tre alberi, navi a tre alberi a palo, brigantini a palo, brigantini, golette a palo, golette, navi goletta, brigantini goletta detti i barchibestia, golette a gabbiola, bombarde, velaccieri, tartane, trabaccoli, navicelli, bilancelle, bovi, sciabecchi; e quelle da guerra, i vascelli, le fregate, le corvette; e la tela, i cordami, il vento e l'uomo erano tutto, tutte cose piene d'anni anche se erano giovani e fresche. E il mare non faceva differenza per nessuno, è la sua vecchia maniera; o da commercio o da guerra, ogni momento lui se ne pigliava qualcuno. E io quel mare l'ho visto, ho fatto ancora in tempo a vederlo

*Un tipico piroscafo del secolo scorso: l'*Austria II, *varato a Trieste nel 1865. (Civico Museo Navale didattico, Milano).*

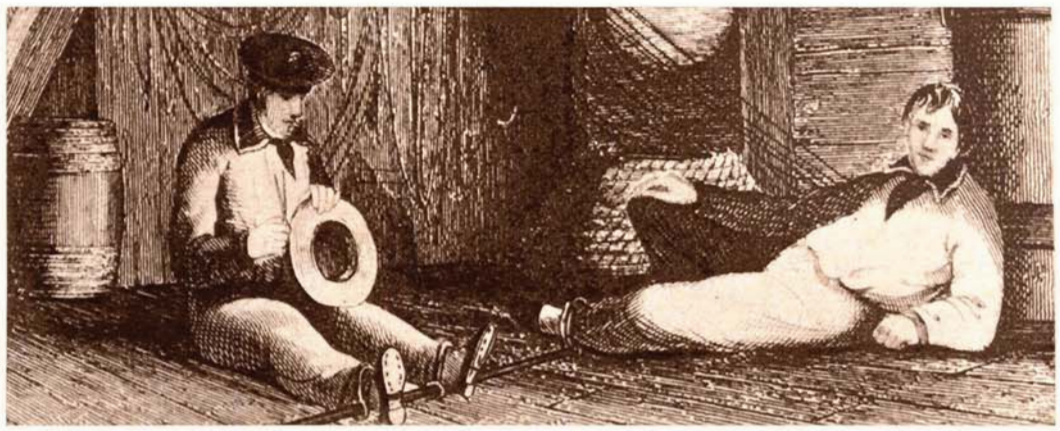
LE NAVI DI FERRO ACQUISTANO ELEGANZA E STILE

prima che finisse; e ora non mi sembra neanche vero di averlo visto. Non bisogna mai fidarsi della memoria; cose che ieri facevano piangere, ora fanno ridere; e quelli che raccontano la storia, come fanno a sapere se allora la gente rideva o piangeva?

Io so quanti anni ho; non mi dispiace che la gente lo sappia, non mi rallegra, però non mi dispiace; mi dispiace che lo so io. Il tempo è fatto di avvenimenti; se non ci fossero gli avvenimenti, non si saprebbe che c'è il tempo; gli orologi sembra che facciano loro il tempo, ma non lo fanno loro, gli tengono la contabilità. Così quando penso che ho visto ancora il tempo della vela, anche se stava per finire, mi sembra di avere un'età spettacolosa. E ho visto quelli che andavano in rovina perché avevano i velieri, e nessuno li voleva più adoperare, o per poco e niente; e quelli che continuavano a costruire altri velieri, come se niente fosse, dicevano che la macchina era tutto un sogno di passaggio, una chimera, un'illusione, un'utopia, un raggiro, un inganno, un imbroglio; sarebbe finita presto, vedrete, il carbone costa soldi, il vento non costa niente, aspettate e vedrete, dicevano. La bellezza dell'uomo rispetto al gatto o al canarino è quasi tutta qui, nel prepararsi le cose nel cervello, fare le previsioni, prevedere tutto; e si può prevedere tutto, fuori che quello che succederà. E forse la storia la fanno più quelli che non ci credono, che non quelli che ci credono; sono cose difficili da sapere, le sanno solo i filosofi. E non c'erano mai stati velieri così grandi, così forti, così inve-

Il quadrato (sala ritrovo) dei guardiamarina su una nave da guerra americana.

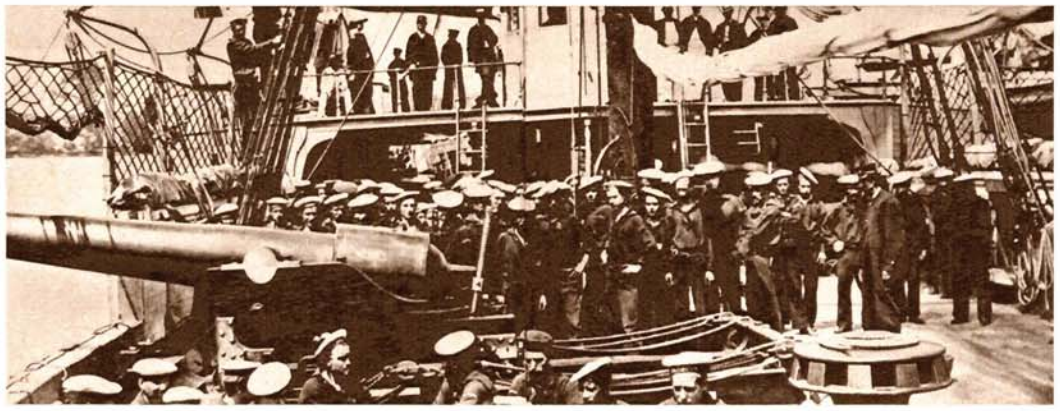
Marinai francesi ai ceppi; certe punizioni erano ancora in uso nell'800.



lati, così ben fatti, così intraprendenti, così comodi, così civili come quelli che stavano per finire, diventare legna da bruciare o ferro da fare le zappe o le pignatte. E quelli che facevano costruire altri velieri, e così grandi e belli e ben fatti, erano gente di affari, dura a contrattare e cedere, e cercava sempre di sapere che cosa c'era dall'altra parte della collina; e ora tutt'a un tratto si scopriva che erano poeti; e loro sarebbero stramazzati a terra solo a sentirsi dire che erano poeti; ma la poesia fa di questi scherzi, non si sa mai dove si va a mettere, qualche volta anche nei poeti.

Ho visto quelli che soffrivano perché avevano sofferto tutta la vita con le vele, e sembrava che non aspettassero altro che finirla, e piuttosto andare a vendere castagnaccio o stringhe da scarpe; e ora finiva veramente, e loro si sentivano morire di dolore; si vede che erano poeti anche loro, e sopra avevano una scorza come gli alberi, ed era una scorza di sale e vento diventato secco. Ma è più difficile lasciare le cose che ci hanno fatto soffrire, che quelle che ci hanno fatto godere; e niente è così bello, come quello che non è più. E io allora stavo imparando il mestiere di navigare; e ci insegnavano la vela, come se la vela non dovesse mai morire; e forse le cose hanno una vita nascosta che noi non sappiamo, e quando l'uomo le vuole fare morire, loro continuano a vivere per conto loro, e l'uomo le adopera come le adoperava prima, ma ora crede che sono morte. E infatti la vela non è morta, la vela non può morire; la vela ci sarà fin che ci sarà il vento, e dentro il cuore dell'uomo quell'altro vento misterioso e straordinario e magnifico e stupido per gli stupidi, chiamato la poesia. Così ci sarà il remo, neanche il remo è morto, neanche lui morirà; ci sarà fin che le braccia dell'uomo saranno braccia d'uomo.

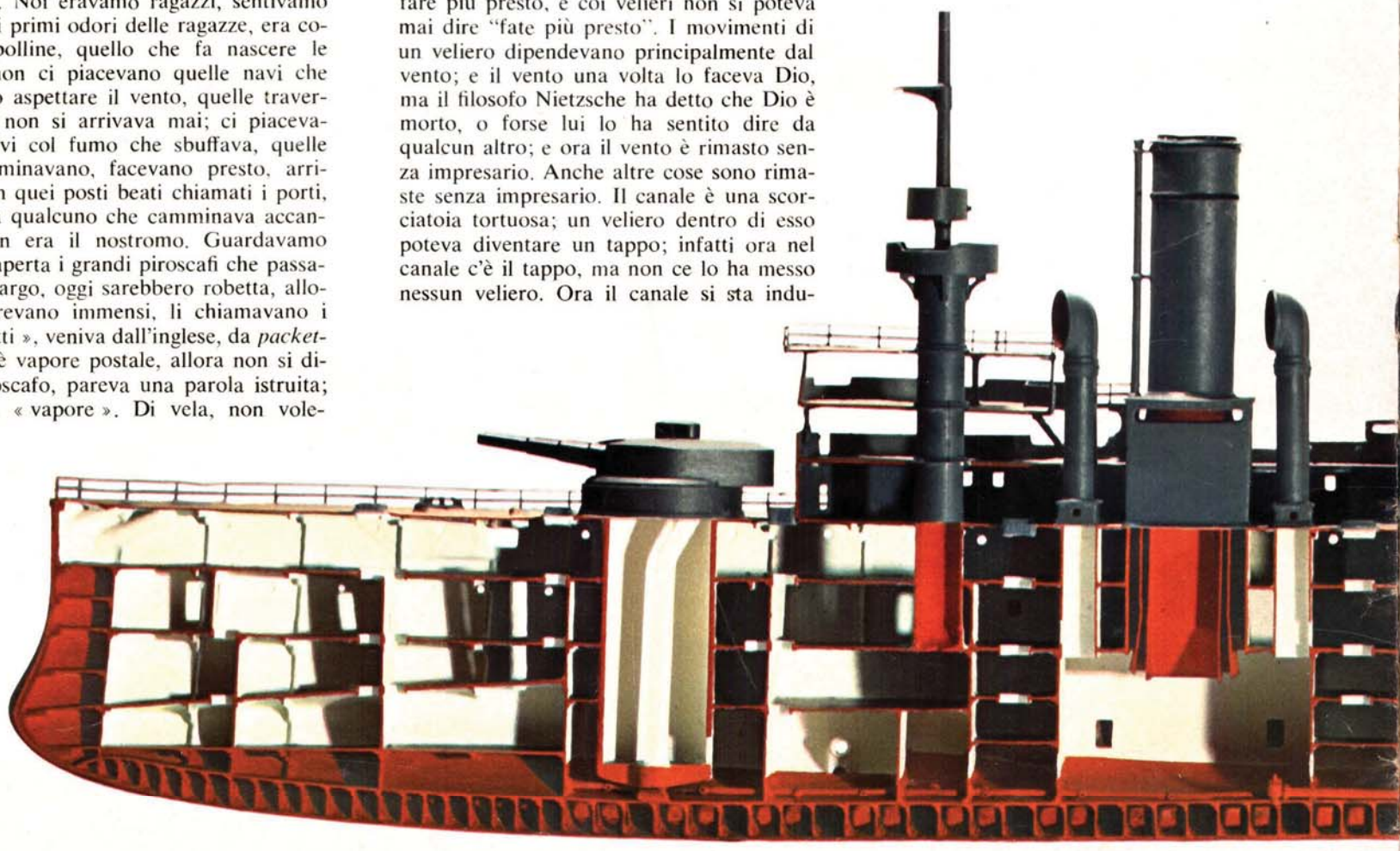
NASCE LA CORAZZATA, ORGOGLIO DELLE MARINE

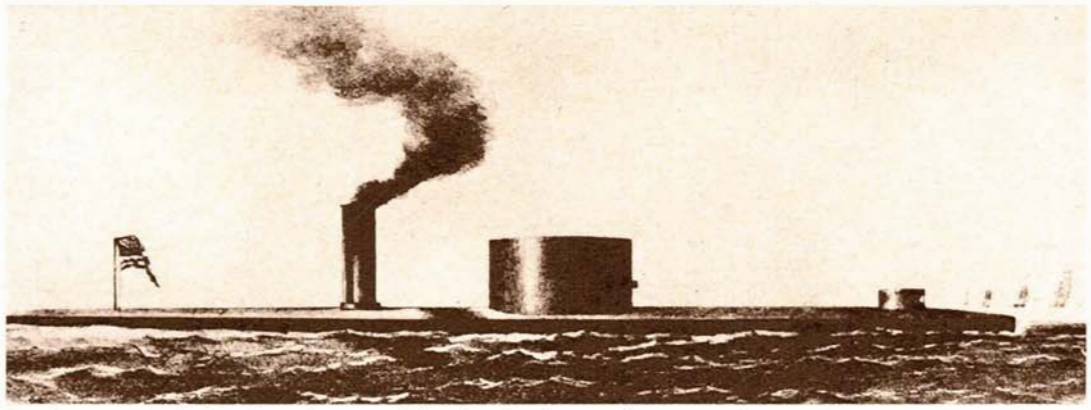


Un pezzo di grosso calibro a bordo di una cannoniera nordista durante la guerra di secessione americana combattuta fra il 1861 e il 1865. Nonostante la mole imponente, le artiglierie sono ancora sistemate su un affusto di legno a ruote, fissato alla murata e al ponte con cime e bozzelli.

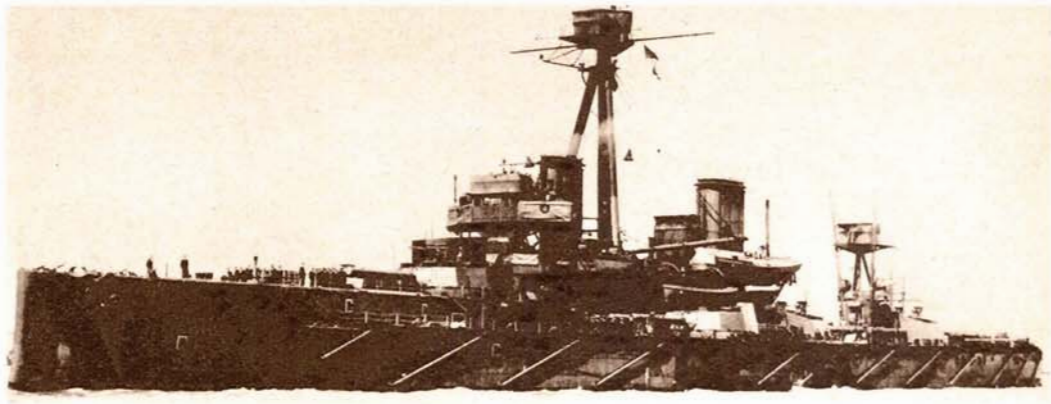
e la macchina non se le sarà mangiate.

Dovevamo imparare a fare i nodi; ce ne sono centinaia, e noi dovevamo imparli tutti, ad uno ad uno, saperne i nomi e farli; e ora che la vela finiva, avremmo dovuto passare la vita girando il mondo a cercare i posti dove ci fossero cose da legare con quei nodi. Dovevamo imparare i nomi dell'attrezzatura di una nave di 3 o 4 alberi; è un'architettura numerosa e complicata di legno o ferro, cordami e tela; ogni pezzetto aveva un nome, se uno sbagliava un nome, lo giudicavano uno che era destinato alla perdizione in questa vita e nell'altra, capace di tutte le azioni più abiette. Dovevamo imparare la manovra delle navi a vela; dicevano che a manovrare una nave con la macchina bastava un tranviere. Noi eravamo ragazzi, sentivamo nell'aria i primi odori delle ragazze, era come un polline, quello che fa nascere le piante; non ci piacevano quelle navi che dovevano aspettare il vento, quelle traversate che non si arrivava mai; ci piacevano le navi col fumo che sbuffava, quelle che camminavano, facevano presto, arrivavano in quei posti beati chiamati i porti, e là c'era qualcuno che camminava accanto, e non era il nostromo. Guardavamo a bocca aperta i grandi piroscafi che passavano al largo, oggi sarebbero robetta, allora ci parevano immensi, li chiamavano i « pacchetti », veniva dall'inglese, da *packet-boat*, cioè vapore postale, allora non si diceva piroscafo, pareva una parola istruita; si diceva « vapore ». Di vela, non volevamo saperne; volevamo sperimentare il nuovo, la storia comincia sempre da noi; ci sentivamo tagliati per qualcosa d'altro, per quel fumo asfissiante e maraviglioso che usciva dal fumaiolo, e per la prima volta nella storia dei cieli, sporcava i cieli; così dava un'idea di grandezza e potenza. E poi la vela stava per finire; i giovani si sentono immortali, non si mettono mai dalla parte dei morenti, tutto quello che ha da fare con la morte gli dà fastidio; a me dà fastidio anche adesso che sono un monumento. Facevamo morire un po' prima quello che doveva morire; avevamo appena cominciato a vivere, volevamo mettere anche noi qualcosa nella storia. A fare finire la vela, ci si mise anche il canale di Suez; un canale come quello era fatto per fare più presto, e coi velieri non si poteva mai dire "fate più presto". I movimenti di un veliero dipendevano principalmente dal vento; e il vento una volta lo faceva Dio, ma il filosofo Nietzsche ha detto che Dio è morto, o forse lui lo ha sentito dire da qualcun altro; e ora il vento è rimasto senza impresario. Anche altre cose sono rimaste senza impresario. Il canale è una scorciatoia tortuosa; un veliero dentro di esso poteva diventare un tappo; infatti ora nel canale c'è il tappo, ma non ce lo ha messo nessun veliero. Ora il canale si sta industriosamente interrando con la sabbia del deserto; dopo tanta fatica che ha fatto l'uomo a farlo. Forse non è facile essere civili un po' a lungo. Il tappo nel canale ce lo ha messo la storia; e la storia la fa l'uomo. E l'uomo è l'animale intelligente, così dice lui; tanto intelligente, che qualche volta non si capisce bene se è intelligente o stupido. Ma a fare finire la vela del tutto, venne la guerra, e non si sa mai perché viene una guerra, non lo sanno neanche quelli che la fanno; e quella era la prima delle guerre grandi. Nessuno aveva mai visto una vera guerra; tutti si misero a farla pieni di entusiasmo; i sommergibili germanici buttavano a fondo tutto quello che galleggiava. Buttare a fondo un veliero, era come aprire una scatoletta di sardine con la chiavetta. Col fianco squarciato, i velieri si inclinavano; gli alberi carichi di vele ancora respiranti toccavano l'acqua, sparivano nell'acqua; pareva che sprofondassero migliaia d'anni di storia dell'uomo. Da quando sul mare era apparso il primo fumo, e non era fumo di incendio, e usciva da un fumaiolo alto come un albero di nave, e non era il fumo della cucina, non aveva il vecchio odore di stoccafisso o porco salato, era un odore nuovo, e poi sarebbe diventato l'odore del mondo, ed era l'odore di carbon fossile; da quel primo fumo erano passati 100 anni, tanti ce ne aveva messi la macchina per distruggere completamente la vela. Le cose che si possono fare abbastanza alla svelta, sono principalmente due: dire sciocchezze e morire. Quel fumo sbuffante veniva da un recipiente detto la caldaia a va-



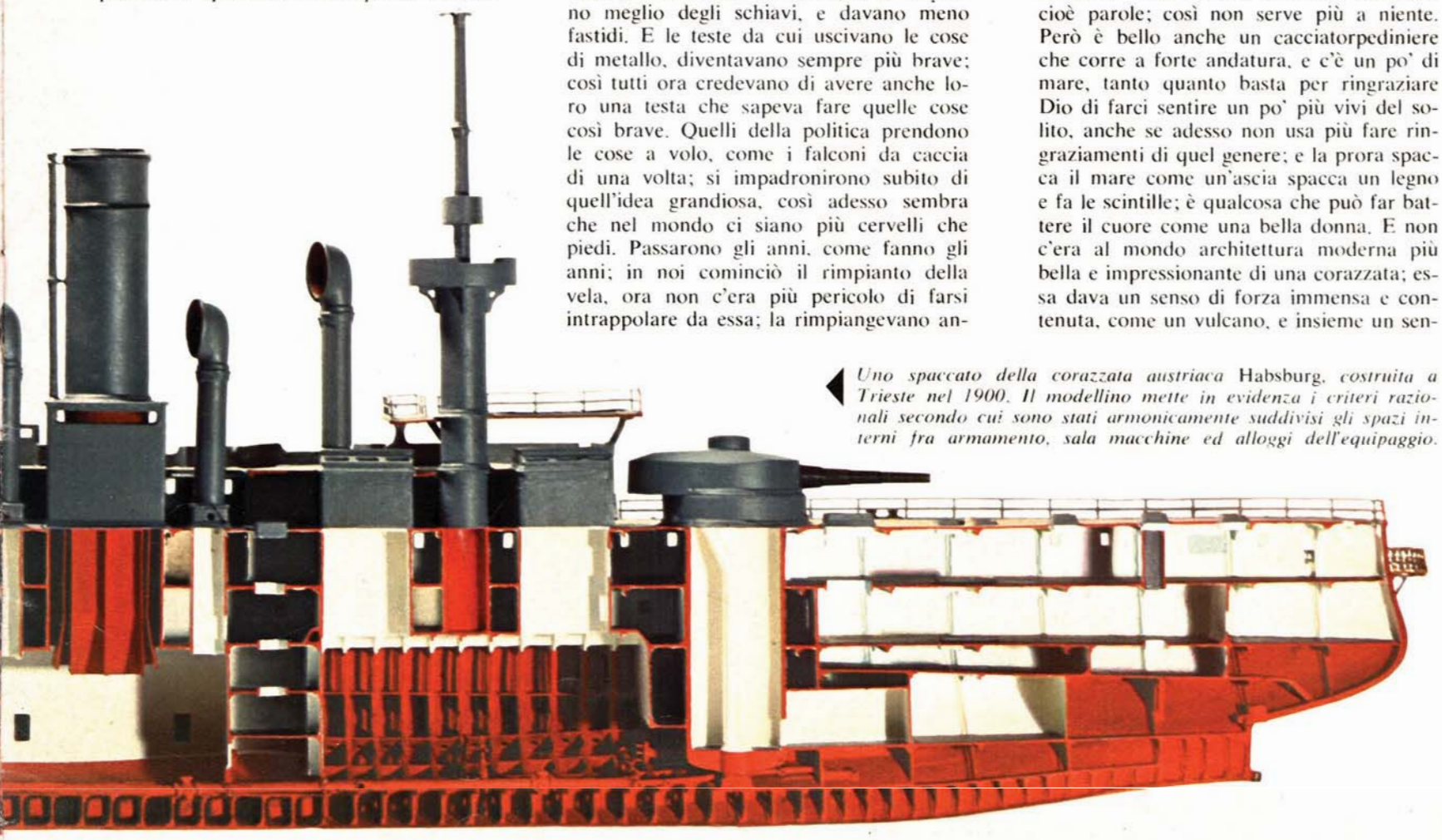


Due immagini del Monitor, *la nave federale che durante la guerra di secessione americana fu protagonista del primo scontro fra unità corazzate (1862). Nelle acque di Hampton Roads, il* Monitor *combatté contro l'unità corazzata sudista* Merrimac. *Sotto: la rivoluzionaria* Dreadnought, *ideata dall'italiano Cuniberti e costruita dagli inglesi nel 1906. La sua caratteristica era l'armamento monocalibro che aumentava di molto la potenza offensiva.*



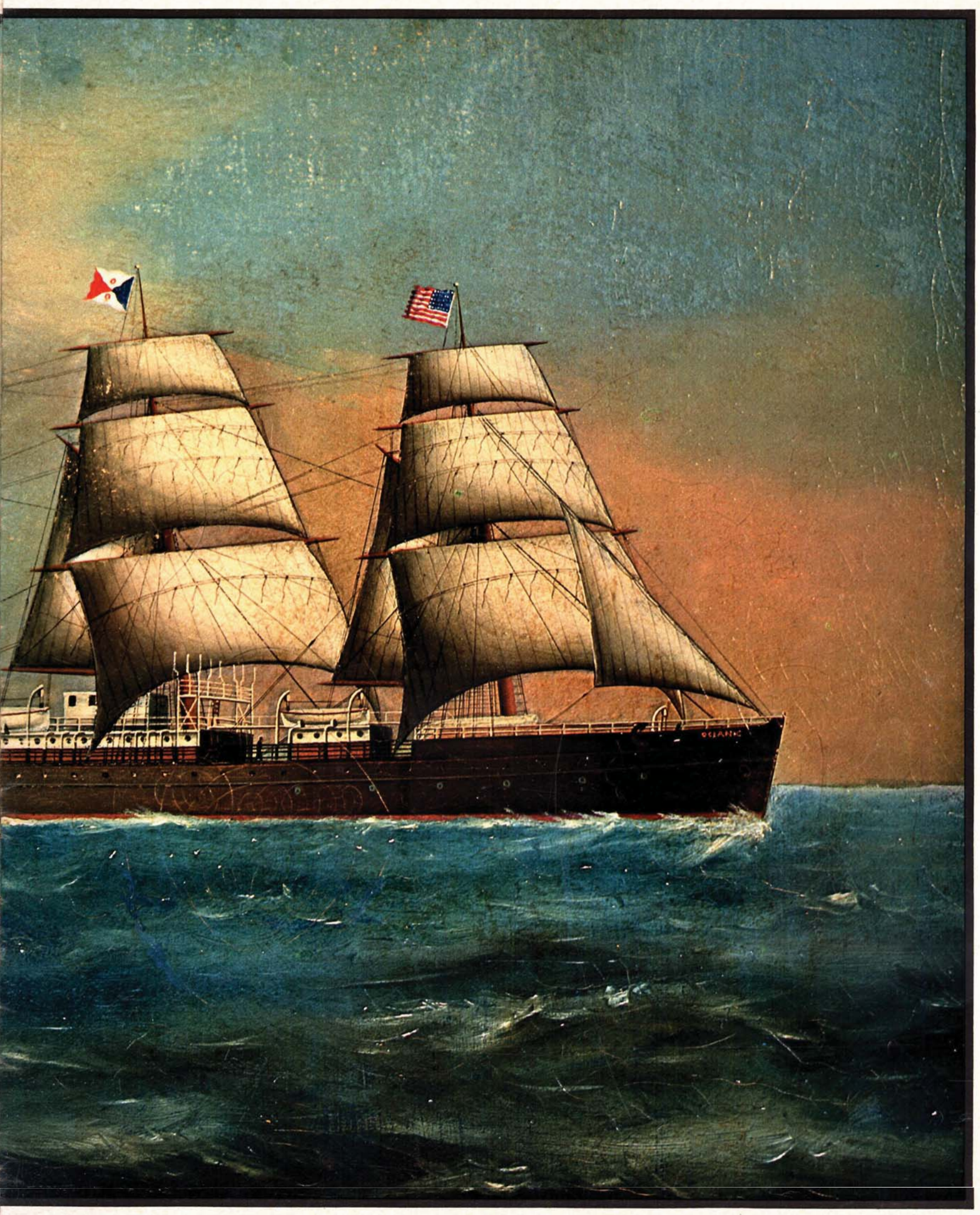
pore; dentro di essa c'era qualcosa di invisibile e volatile detto il vapore; lo facevano l'acqua e il fuoco, come in una pentola di fagioli. Quello che aveva fatto il vento sulle vele, ora lo faceva quella sostanza impalpabile detta il vapore.

Ora la nave non aspettava il vento, poteva anche andare contro il vento; si muoveva da sé in tutte le direzioni, come nel tempo più antico avevano fatto le galee e altre navi a remi; ma non c'era l'uomo a farlo. L'uomo aveva fatto la macchina col metallo, l'aveva tirata fuori dalla sua testa; e ora niente avrebbe più fermato la testa dell'uomo. Tutto questo costava più soldi dell'uomo che vogava, del vento che soffiava gratis; ma ora all'uomo non gli importava di spendere, aveva quello che cercava da quando era uomo; qualcuno che lavorasse per lui. Ora quelle cose di metallo facevano loro il lavoro, e lo facevano meglio degli schiavi, e davano meno fastidi. E le teste da cui uscivano le cose di metallo, diventavano sempre più brave; così tutti ora credevano di avere anche loro una testa che sapeva fare quelle cose così brave. Quelli della politica prendono le cose a volo, come i falconi da caccia di una volta; si impadronirono subito di quell'idea grandiosa, così adesso sembra che nel mondo ci siano più cervelli che piedi. Passarono gli anni, come fanno gli anni; in noi cominciò il rimpianto della vela, ora non c'era più pericolo di farsi intrappolare da essa; la rimpiangevano anche quelli che non l'avevano mai vista. Il rimpianto viene quando le cose smettono di essere cose e sono diventate fantasmi, cioè parole; così non serve più a niente. Però è bello anche un cacciatorpediniere che corre a forte andatura, e c'è un po' di mare, tanto quanto basta per ringraziare Dio di farci sentire un po' più vivi del solito, anche se adesso non usa più fare ringraziamenti di quel genere; e la prora spacca il mare come un'ascia spacca un legno e fa le scintille; è qualcosa che può far battere il cuore come una bella donna. E non c'era al mondo architettura moderna più bella e impressionante di una corazzata; essa dava un senso di forza immensa e contenuta, come un vulcano, e insieme un sen-



Uno spaccato della corazzata austriaca Habsburg, *costruita a Trieste nel 1900. Il modellino mette in evidenza i criteri razionali secondo cui sono stati armonicamente suddivisi gli spazi interni fra armamento, sala macchine ed alloggi dell'equipaggio.*

Il transatlantico Oceanic, *ammiraglia della compagnia britannica* White Star Line. *Entrò in servizio nel 1899 sulle rotte fra l'Inghilterra e gli Stati Uniti.*

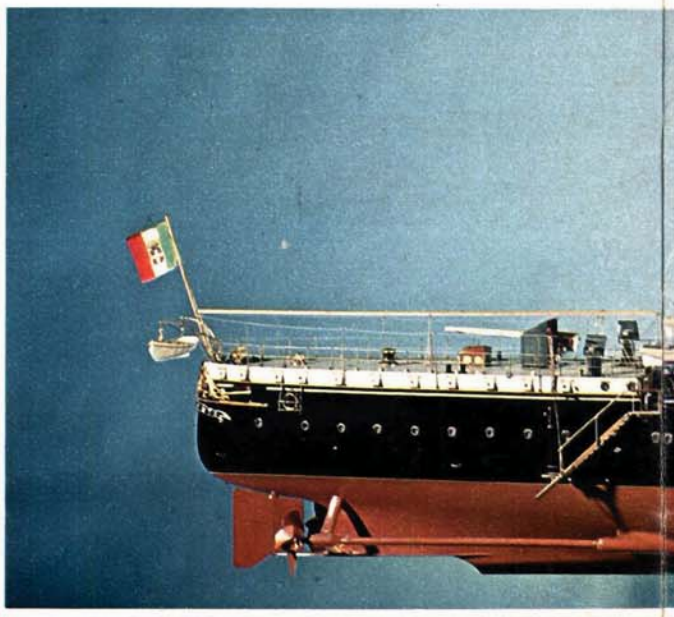


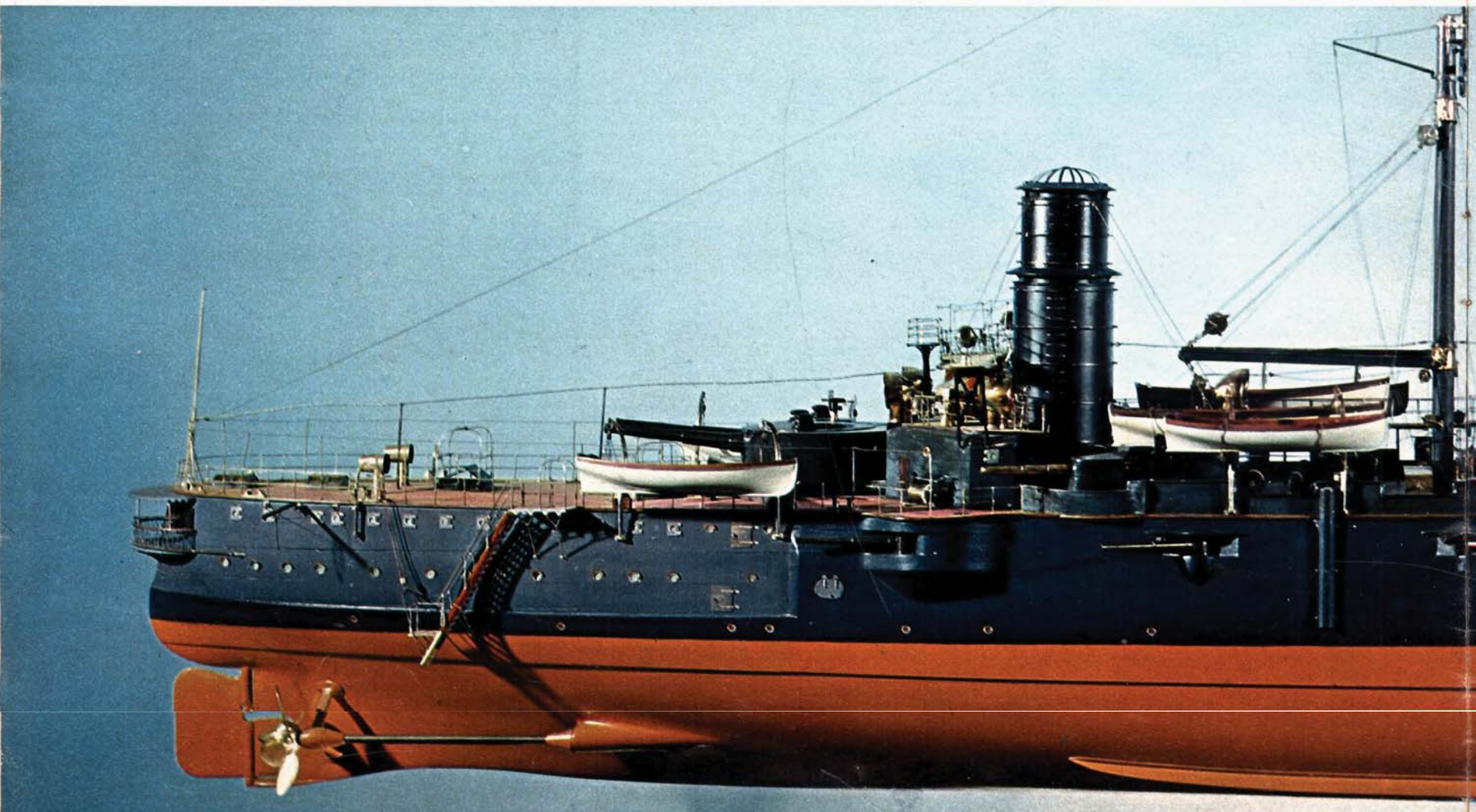
Un primo Oceanic, *della stessa compagnia, fu varato nel 1870. Gli alloggi erano sistemati al centro della nave, dove è meno sensibile il beccheggio.*

L'ITALIA COSTRUISCE INCROCIATORI PER TSUSHIMA

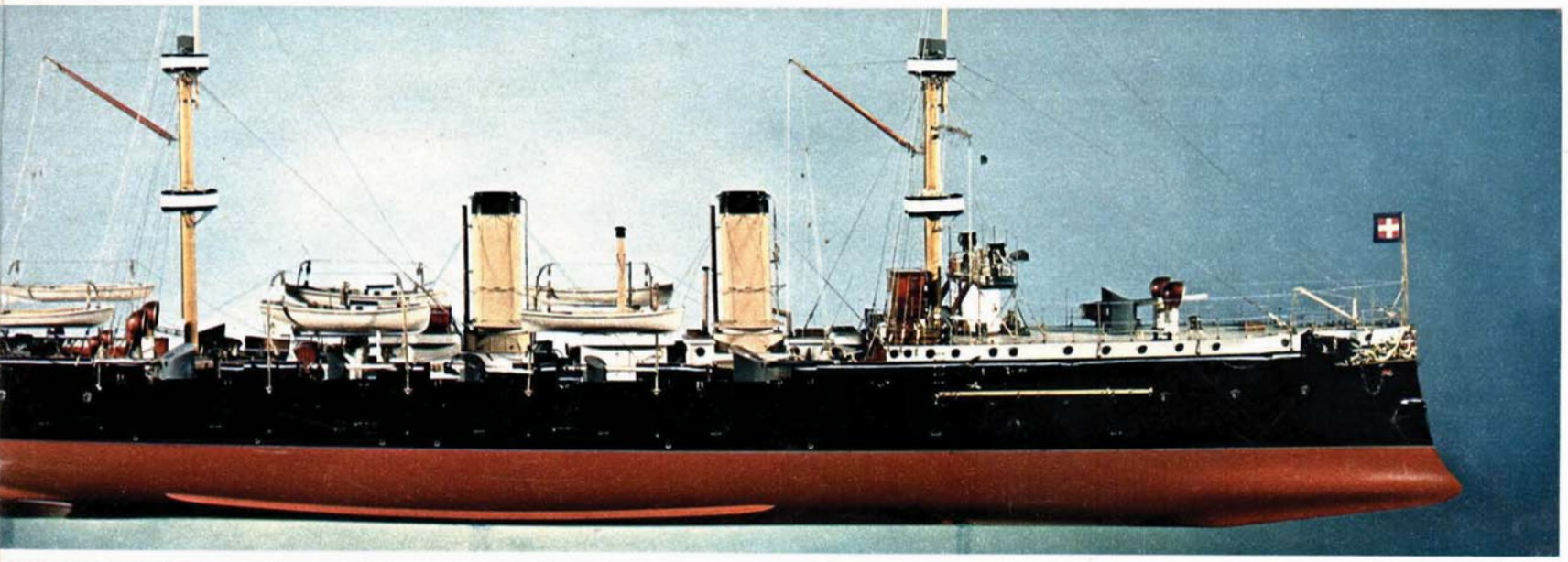
A destra: l'incrociatore italiano Piemonte, *entrato in servizio nel 1889. Fu una nave d'avanguardia, veloce e ben protetta. Il suo armamento era costituito esclusivamente da pezzi a tiro rapido (foto sopra). Il* Piemonte *partecipò alla guerra di Libia e a quella mondiale. Fu radiato nel 1921, dopo trentun anni di servizio. Sotto: l'incrociatore corazzato* Garibaldi *(1901). Fu una significativa affermazione nella storia dell'ingegneria navale, tanto che se ne costruirono sette esemplari per le marine estere; fra questi, il* Kasuga *e il* Nisshin, *giapponesi, che parteciparono alla battaglia di Tsushima durante la guerra contro i russi, nel 1905. Sull'incrociatore* Garibaldi, *affondato nel 1915 da un sommergibile austriaco, perirono 525 uomini. (Civico Museo Navale, Milano).*

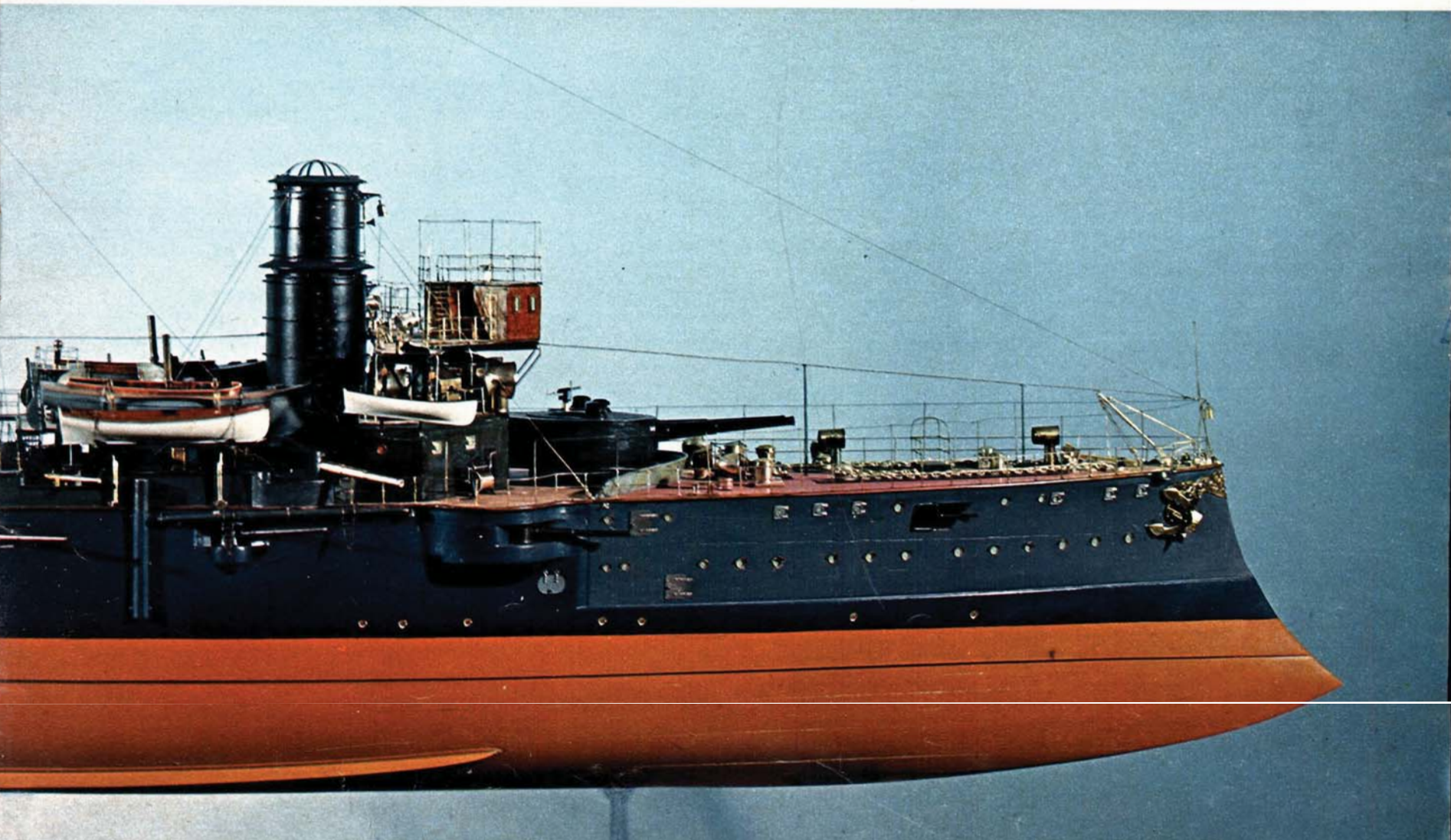
so di armonia; ogni pezzo, ogni chiodo era al suo posto e serviva a qualcosa. E le lunghe bocche da fuoco da 305 o 381 o 406 uscivano a 2 a 2, a 3 a 3, a 4 a 4 dalle casamatte di acciaio; e si poteva amare la pace, non avere nessuna voglia di morti, volere fare l'amore non la guerra, come dicono quelli che non conoscono né l'amore né la guerra; ma si guardava come si potevano guardare le colonne di un tempio greco; non avrebbero fatto nascere una patata di più, ma l'uomo che le guardava, poi non era come prima che le guardasse. E un sommergibile appena emerso; esso continua l'esaurimento dell'acqua, mette fuori tutta l'acqua che ha in

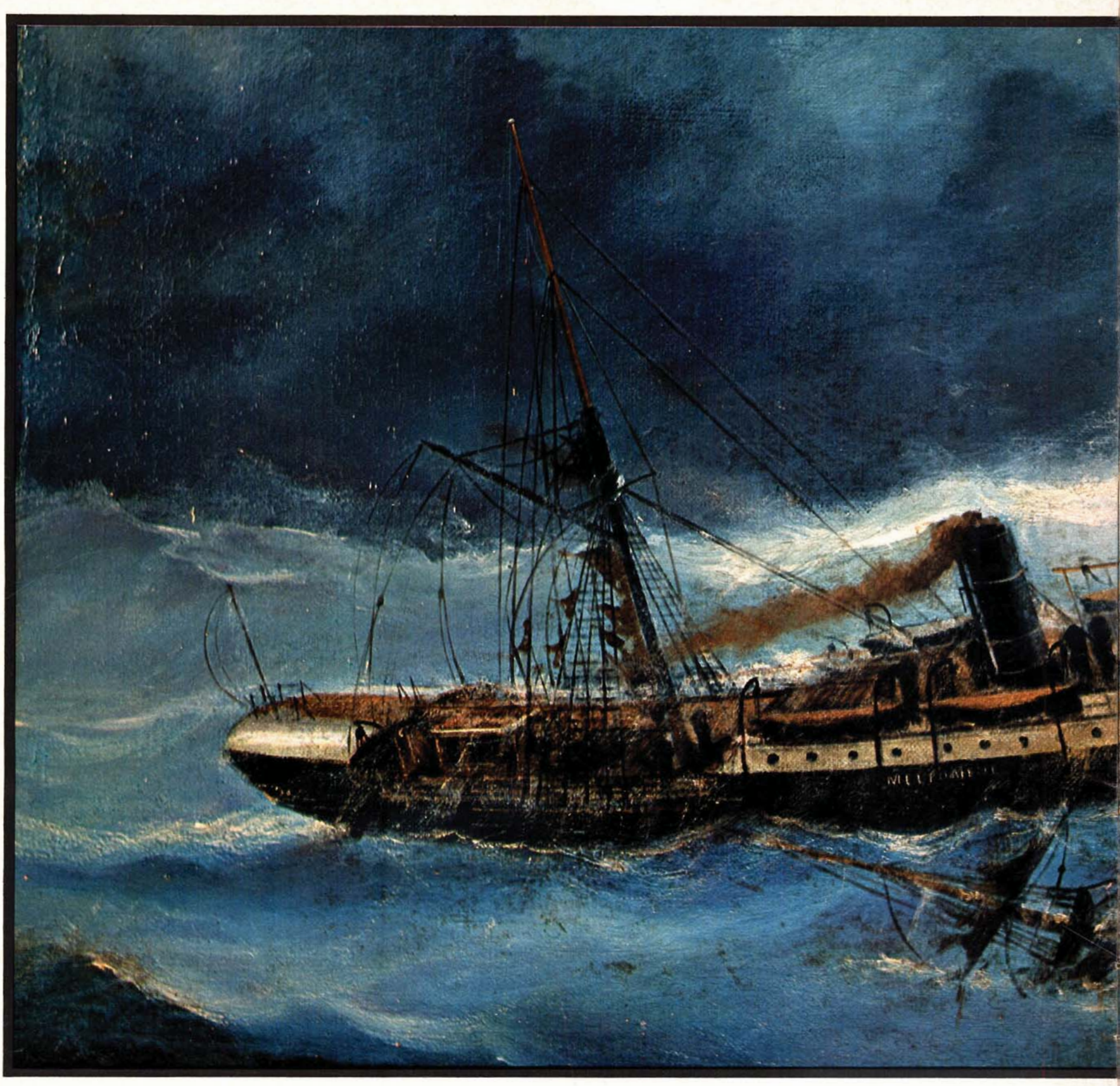




corpo, dal guscio di metallo le fontane sgorgano sonore e veloci, l'acqua cade nella grande tazza detta il mare, e fa un suono d'acqua; e c'è qualcosa di natura animale in tutto questo, come nel tempo dei grandi animali d'acqua; e anche questo è bello. È bello come poteva essere bello un veliero, quando davano il comando « braccia di punta alla marca... braccia! », e le raffiche si avventavano strepitose e salmastre una dopo l'altra senza intervallo, come se sapessero dove andavano, che cosa andavano a fare; e c'è una striscia di nuvole in fuga, e come un'accelerazione in tutte le cose, è l'accelerazione che è nel cuore dell'uomo; e il veliero fila; fila tra spruzzi e spume alla velocità sfolgorante di un buon triciclo a pedali. Le prime traversate dell'oceano con una di quelle navi a vapore del principio, per chi aveva la fortuna di farne almeno una nella vita, dovevano essere cose che poi vengono su di notte, quando ci si sveglia tutt'a un tratto, e nel buio, davanti agli occhi spalancati, sembra il vampiro, invece sono quelle cose come se succedessero in quel preciso momento; e d'inverno quelle traversate dovevano fare arricciare la pelle come col ferro per fare i ricci in testa. Quelle navi così piccole; quelle ruote che giravano nel mare; non c'era ancora l'elica, quella è venuta dopo; le ruote erano 2, una a dritta, una a sinistra; un quarto di esse era immerso nell'acqua. Sui raggi delle ruote c'erano pale, erano fisse o mobili; le pale facevano nell'acqua quello che fa un remo nell'acqua. La nave avanzava come se la macchina vogasse; era quello che facevano i galeotti di una galea, ma quelli non sapevano di olio lubrificante, sapevano di altri oli. Le caldaie allora bruciavano una enorme quantità di carbone; facevano un fumo infernale. Quando la nave rollava, una ruota usciva dall'acqua, girava a vuoto, l'altra si immergeva di più; la nave avanzava serpeggiando; il timoniere diceva le orazioni che poi lo avrebbero portato all'inferno come una rondinella, ma forse si







L'ETERNA PAURA DELLE TEMPESTE

pentiva in tempo. Con mare molto agitato, era come portare un cane *doberman* al guinzaglio in un posto pieno di gatti.

Poi fu inventata l'elica; l'elica era come avvitare una vite nel legno col cacciavite; invece farlo nell'acqua; furono due o tre a inventare l'elica, non si sa mai chi è il primo a fare un'invenzione; una volta si diceva che era stato un cinese, così non si sbagliava mai. Forse il genio è cosparso sulla terra a palate, come il concime. Forse c'è qualche vantaggio a rimandare la nascita, nascere dopo; ma questo bisognerebbe dirlo dopo morti; però allora non si sa come farlo sapere a quelli che non sono ancora morti. Sulle navi a vapore di quei primi tempi, e anche di quelli dopo, c'era lo stesso modo di mangiare che c'era stato sui velieri; c'è voluta l'invenzione del frigorifero per cambiare le cose; le scatolette per tenere in conserva e specialmente il frigorifero hanno fatto nella vita dell'uomo una rivoluzione, che quella di Lenin è un gioco di birilli. E anche lo stesso modo per dormire, la stessa sporcizia; e la stessa noia delle lunghe traversate; la noia marittima. La noia marittima era diversa da tutte le altre specie di noia, compresa la noia floreale dei letterati; era la noia dell'uomo che aveva disimparato ad annoiarsi, non riusciva più ad annoiarsi; non sapeva più come si fa. E quello che passava l'uomo dei velieri, in una notte di tempo cattivo; lo tiravano fuori dalla branda, e lui andava in coperta sotto gli scrosci e i colpi di mare e l'aria era come nero di seppia e i lampi dentro di essa; e dal cassero una voce gridava « ammainare e imbrogliare le gabbieee! »; e lui doveva

montare a riva, andare su un pennone che faceva l'altalena, imbrogliare e serrare vele bagnate, dure e rigide come la latta; ora un'avventura del genere la passava il fochista di guardia a una caldaia a carbone in una notte come quella. Fare la governata lanciando tre o quattro palate di carbone, una o due in fondo, una al centro, una sul davanti del graticolato del forno, cercando di maneggiare la pala in modo da distribuire il carbone a ventaglio; e la porta del forno è aperta, le fiamme del carbon fossile sventolano come bandiere, fan-

Sopra: il piroscafo triestino Melipomene, *disalberato da un ciclone nel golfo del Bengala, nel novembre 1886. (Museo Navale, Milano). A sinistra: il salone passeggeri di un piroscafo inglese, durante una burrasca. Verso la fine dell'Ottocento aumentò sensibilmente il numero delle persone che, dapprincipio molto perplesse, si decisero ad affrontare viaggi per mare. Crebbe anche l'interesse per i racconti marinari. Molti scrittori erano ex marinai, come Herman Melville e Joseph Conrad.*

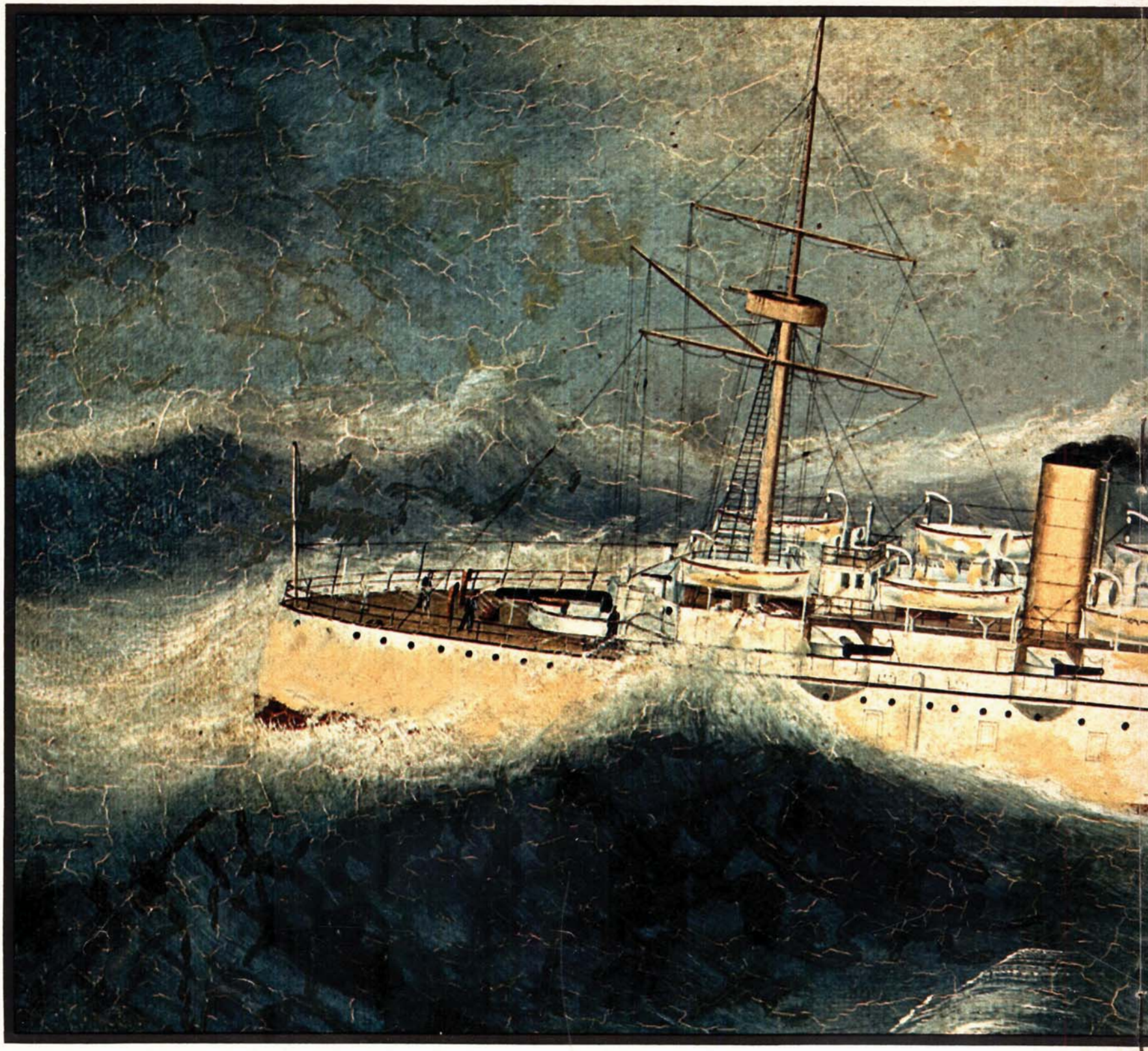
VERSO IL POLO UN BIANCO VASCELLO ITALIANO

La Stella Polare, *del Duca degli Abruzzi, fu costruita per la ricerca geografica e scientifica. Tra le altre attrezzature aveva, a prora, un deposito di acido solforico che, a contatto con limatura di ferro, produceva l'idrogeno necessario a gonfiare dei palloncini colorati. Quando la spedizione toccava terra, questi palloni venivano agganciati al carico delle slitte per rendere meno gravosa la fatica dei cani da traino. (Navimodel, Milano).*

no quel rumore di contentezza che fanno le fiamme in genere. Intanto la nave rolla, beccheggia, sbanda, si raddrizza, sbanda, casca, si rialza, salta, picchia, si raddrizza, sbanda, trabalza, trema come un uccello; e quell'uomo della caldaia deve tenersi dritto sulle gambe, maneggiare pala, zappa, gancio, pinza, rastrello; e se un'ondata lo scaglia, la cosa più tenera che ha a disposizione per sbatterci la testa, è di ferro.

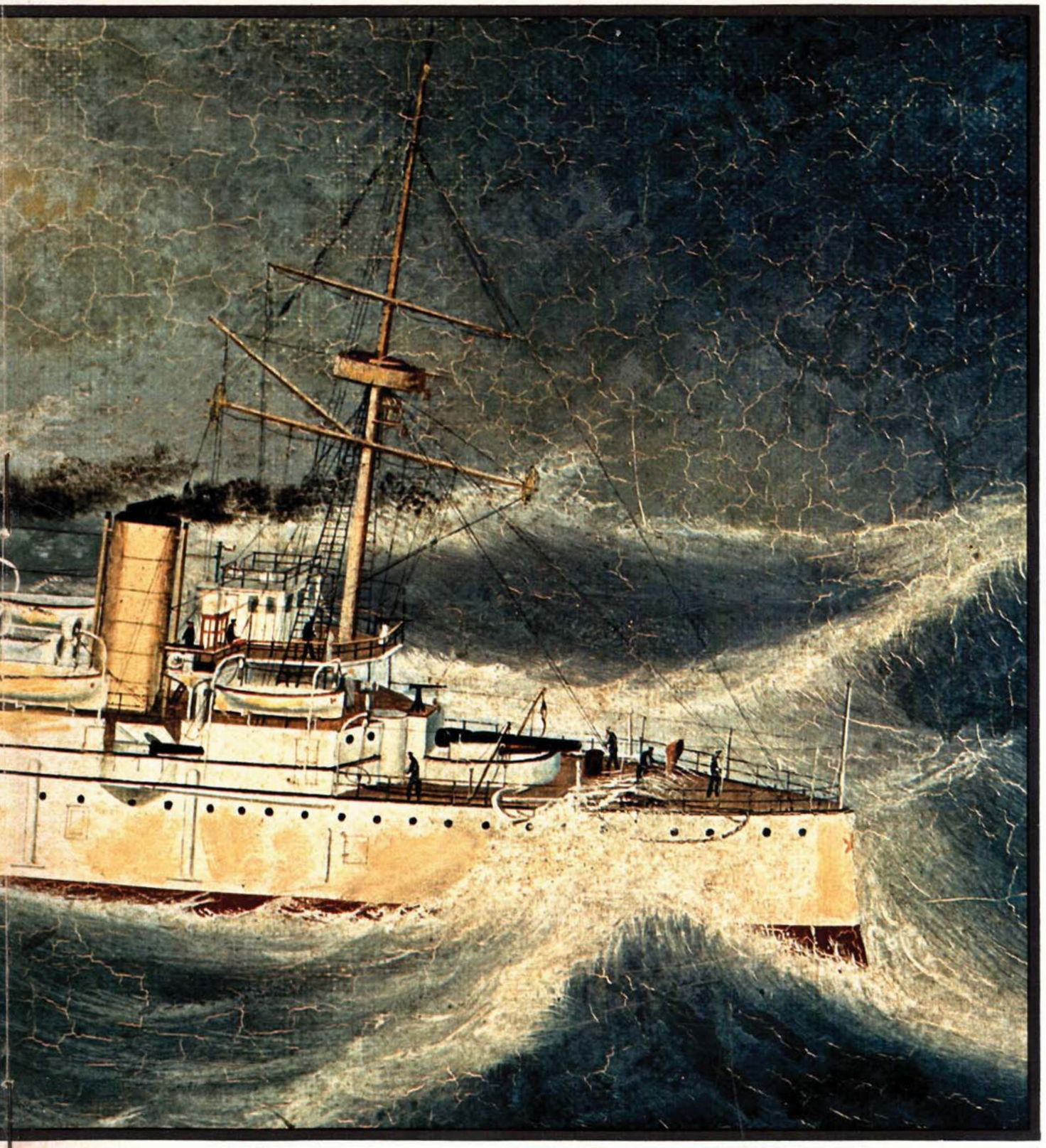
Ogni tempo dell'uomo ha le sue specie di coraggio, ora esse cambiano velocissimamente, come tutto il resto; ma l'uomo trova sempre nei suoi magazzini interni il pezzo di ricambio che gli serve. Per questo l'uomo è sempre ricco, anche se è povero. Per esempio, ora c'è il coraggio per fare friggere un uovo in un sommergibile immerso, e sopra c'è chi lo sta cercando per distruggerlo; o giù nelle profondità di una nave che combatte, giù in macchina, in caldaia, o alle dinamo, o in camera di lancio, o nei depositi delle cariche, in quelli dei proietti; quando l'uomo pensa "se viene quel momento, solo Dio può tirarmi fuori vivo", e la volontà di Dio è tremendamente oscura. E gli occhi dell'uomo non avevano ancora visto quelle specie di coraggio, mai visto niente di simile; ed era la battaglia detta dello Jütland o dello Skagerrak; c'era la *Grand Fleet* degli inglesi, la *Hochseeflotte* dei germanici, erano l'una contro l'altra. I bianchi ogni tanto smettevano di fare la nuova civiltà del mondo, facevano tra loro una guerra, dicevano che quella era l'ultima guerra; così la storia

Sezione di un transatlantico costruito alla vigilia della prima guerra mondiale.

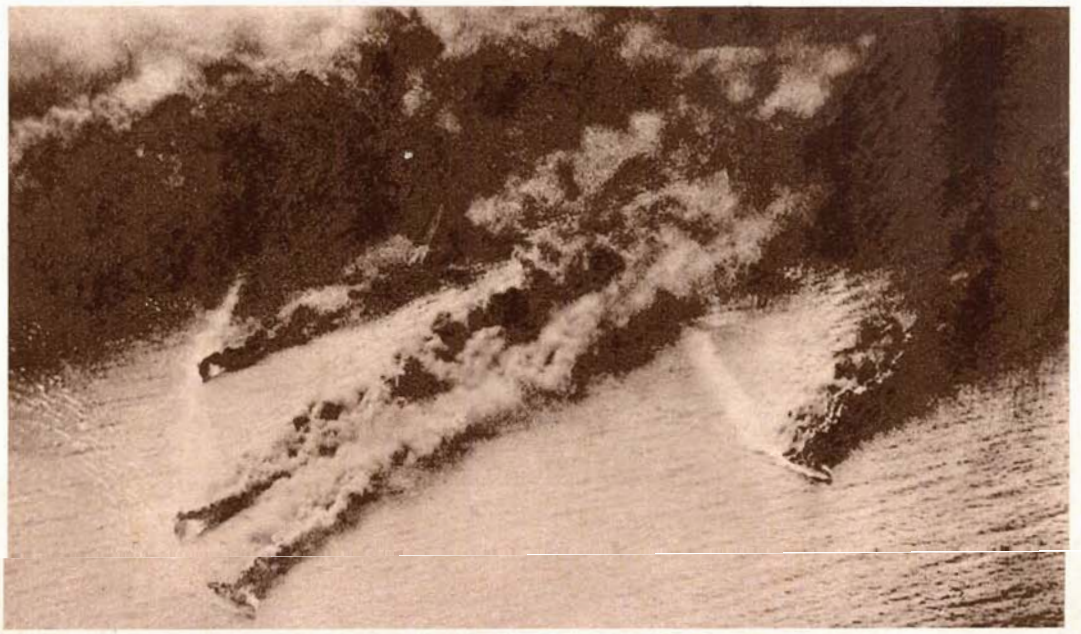


JÜTLAND 1916: TUONANO I CANNONI DEI GRANDI D'EUROPA

dell'uomo bianco è fatta anche di guerre che erano l'ultima guerra. Quel pomeriggio il mare era pieno di acciai in movimento; corazzate, incrociatori da battaglia, incrociatori leggeri, cacciatorpediniere; l'aria era piena di altri acciai in movimento, e tritolo compresso dentro gli acciai ad alta resistenza in movimento; erano palle, granate perforanti, granate dirompenti; i proietti di grosso e medio calibro perforavano corazze e lamiere, esplodevano dentro, demolivano, uccidevano, o esplodevano sui ponti, demolivano, uccidevano. L'aria era piena di fumo; navi a 25 nodi, 28 nodi, 30 nodi; accostavano, invertivano la rotta, aumentavano o diminuivano la velocità. Pareva una grande confusione; ma era la battaglia. Salve di proietti di grosso e medio calibro cadevano in acqua; colonne d'acqua si alzavano dall'acqua, anche fino a 30 metri, allagavano di spuma i ponti delle navi. Incrociatori da battaglia lunghi più di 200 metri saltavano in aria, spaccandosi in due come tavolette di cioccolato, sparivano, gli altri non se ne accorgevano neanche, forse neanche quelli che erano a bordo di essi se ne accorgevano, erano già morti prima di accorgersene. Gente dilaniata dalle esplosioni; gente bruciata viva dal vapore, dall'olio di macchina incendiato, dalla nafta incendiata, dalla cordite delle cariche nelle torri corazzate. Frotte di siluri con 250 chili di tritolo nella testa correvano nell'acqua, fallivano il bersaglio quasi sempre; era come infilare un ago correndo. I registri dei segnali si riempivano di segnali; « Fumo, sette navi rotta nord »; « Cinque colonne di fumo a est-nord-est »; « Tre incrociatori a levante, rotta nord »; « Accostate 16 quarte a dritta per contromarcia »... Nelle torri corazzate lavoravano come dannati; non c'era il tempo di pensare ad altro, neanche a quella storia di morire; non sapevano quello che succedeva fuori; tutto succedeva nella torre, il mondo era la torre, la storia era la torre, se la torre sparava, la storia del mondo andava bene, anche il paradiso e l'inferno erano la torre. Camera di caricamento; camera di manovra; camera di travaso; pozzo degli eleva-

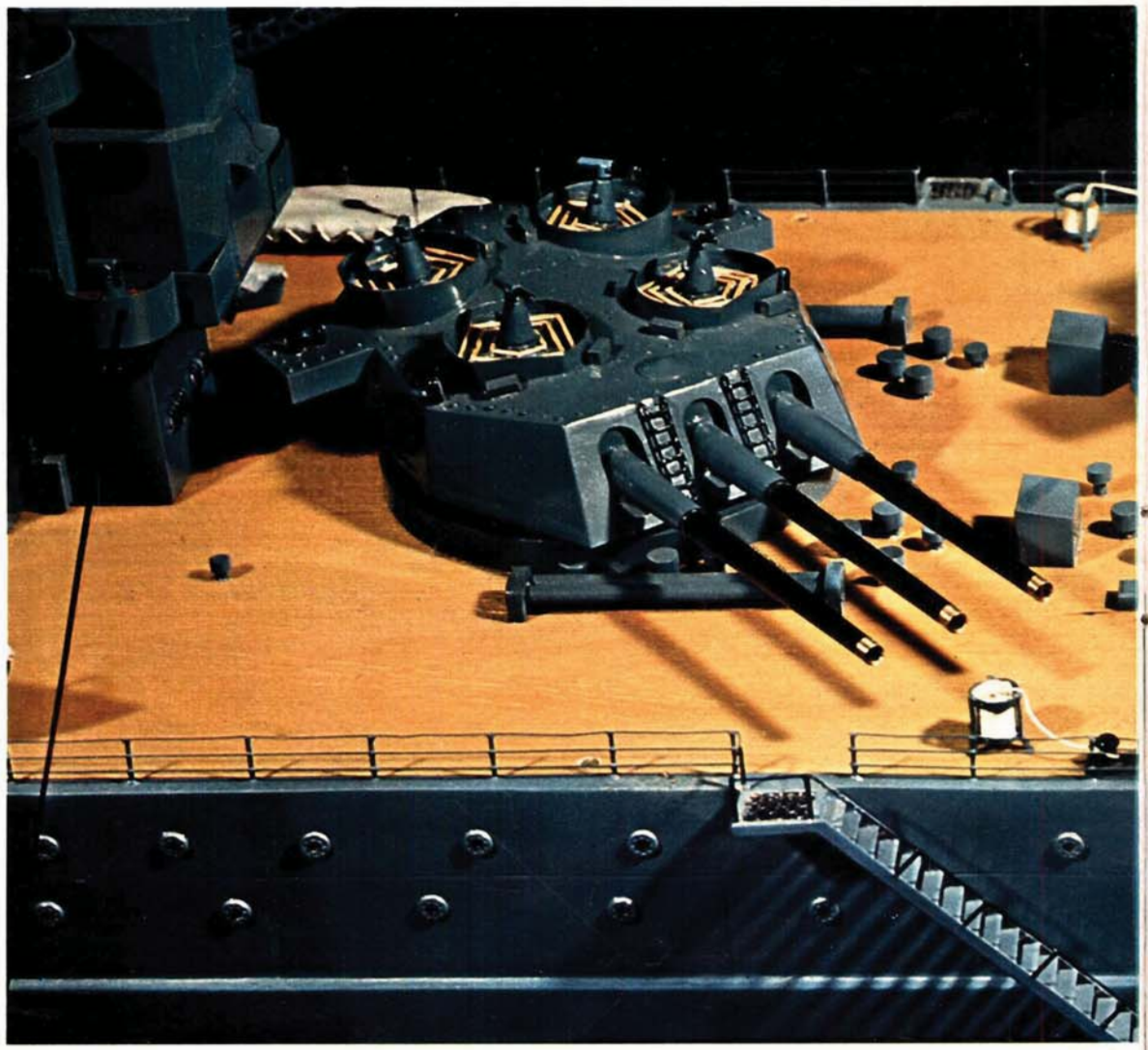


A sinistra: l'incrociatore italiano Stromboli *nella tempesta, (Museo Navale, Milano). Sotto: la* Hochseeflotte *germanica, protetta da cortine fumogene, alla battaglia dello Jütland, combattuta al largo delle coste danesi il 31 maggio del 1916. Fu l'ultima battaglia in cui le grosse artiglierie navali ebbero un ruolo determinante. I tedeschi, al comando di Von Scheer, sebbene con forze minori (101 navi) misero in difficoltà la* Grand Fleet *inglese di Jellicoe (250 unità), affondando tre incrociatori da battaglia. Tirate le somme, ci si accorse che il gigantesco e sanguinoso scontro non aveva cambiato nulla: infatti, l'Inghilterra, sconfitta in teoria, conservava intatto il dominio dei mari.*

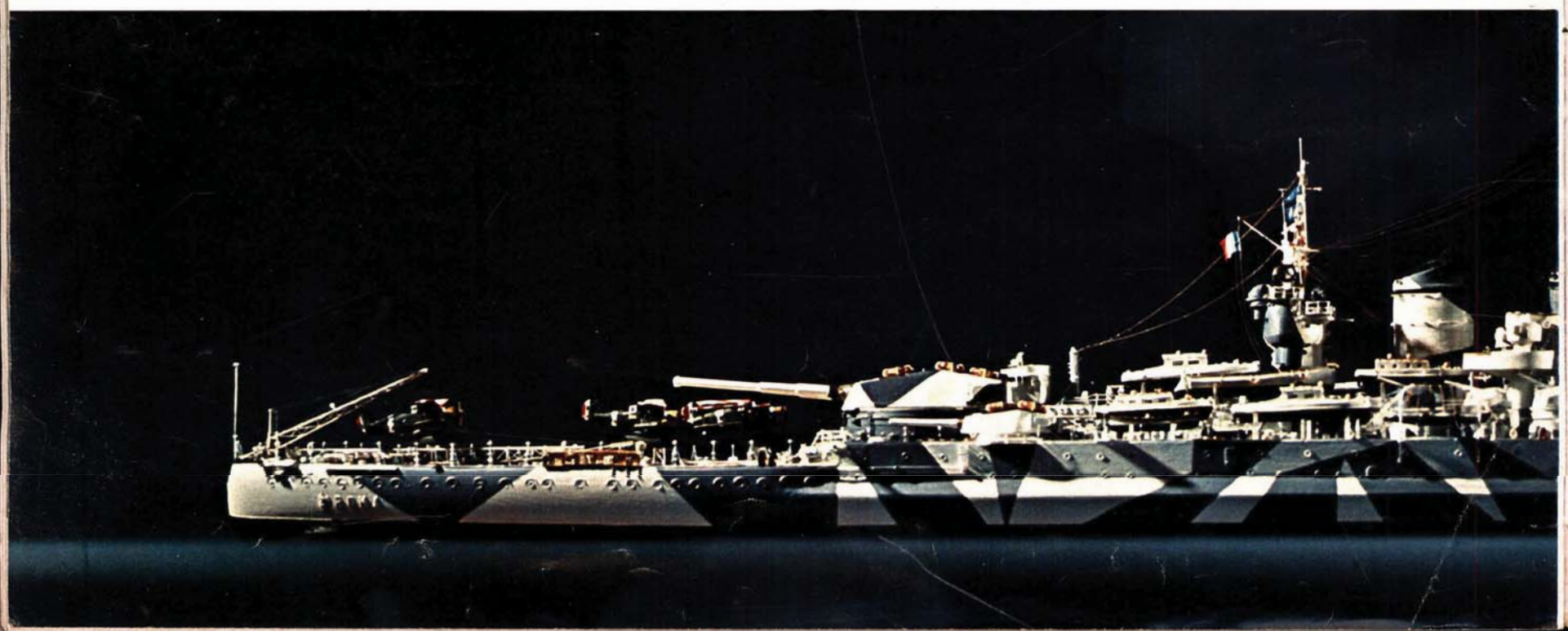


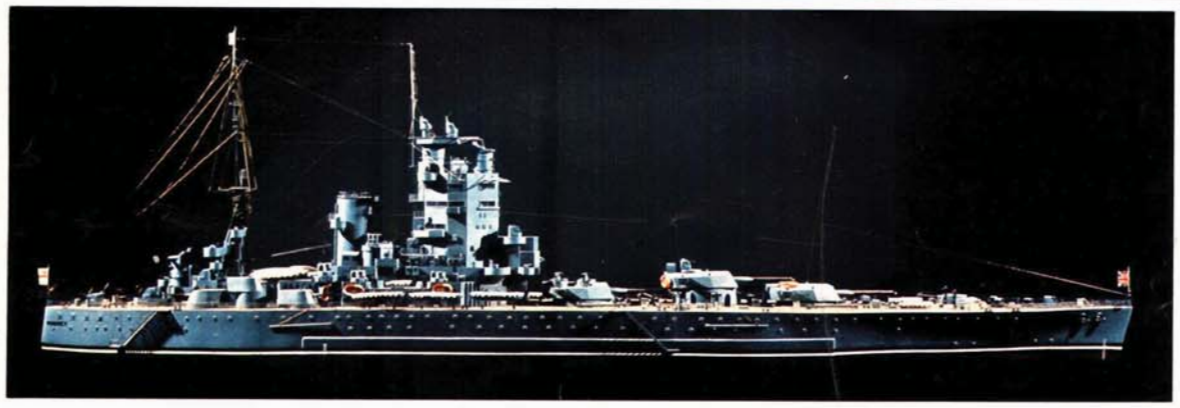
tori di rifornimento, carrelli di rifornimento; e « Piano proietti pronto! » « Piano cariche pronto! » « Torre, attenzione! » « Caricate! » « Carica pezzo 2 pronta! » « Pezzo 2 provveduto! »; e il « là » dei serventi che hanno chiuso gli otturatori; e poi « Fuoco! »; oppure fare fuoco col pulsante di fuoco a distanza, dalla stazione del tiro. Naufraghi in mare, neri nella nafta nera; naufraghi sui rottami; l'aria piena di fumo; pareva una grande confusione, ma era la battaglia. Era una bella giornata della fine di maggio; non c'era vento; un grande trealberi era tra le due flotte che si sparavano; era immobile, con le vele flosce senza vento. Pareva una grande confusione; ma era la battaglia.

PIÙ ARMATE PER UN NUOVO CONFLITTO

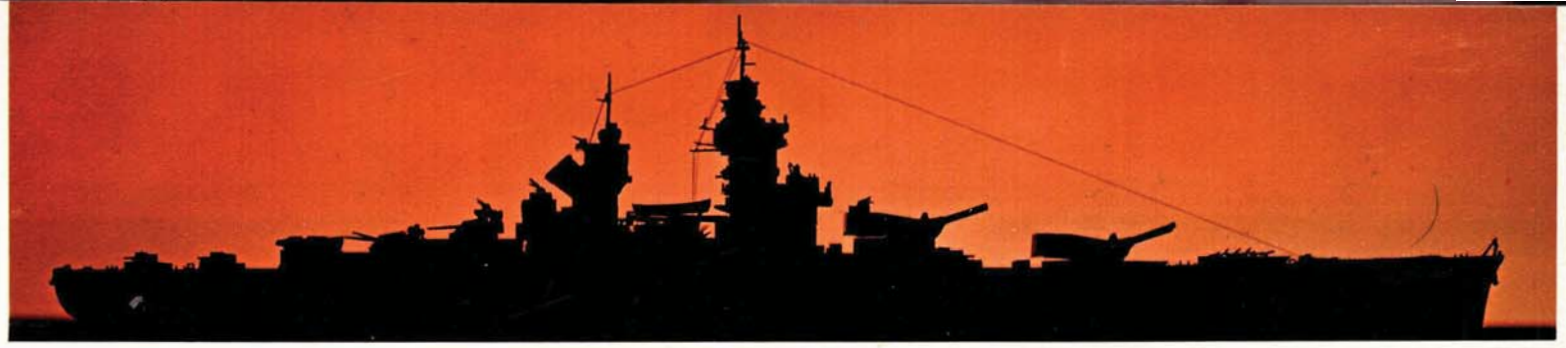


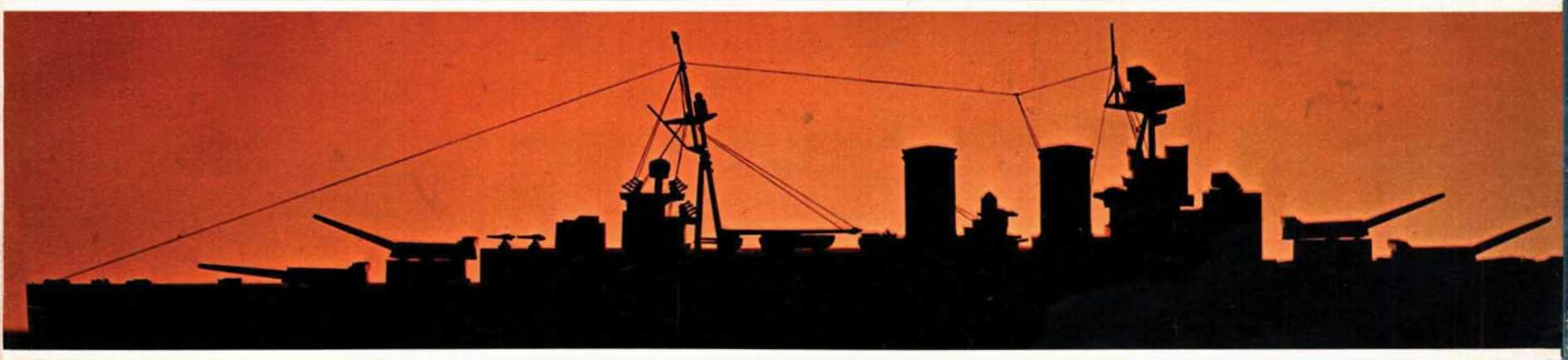
Era uno di quelli che vanno in giro con la cassetta per metterci dentro le parole; faceva quel lavoro per una radio forestiera; mi faceva le domande. Mi domandò alcune cose; io feci una brutta figura, erano cose che riguardavano i miei libri, e io non ho mai letto i miei libri, confondo facilmente un libro con l'altro. Allora lui mi domandò il modo migliore di fare un viaggio; e io gli dissi che il modo migliore di viaggiare, è stare fermo; allora lui fermò la macchinetta. Però io continuai come se niente fosse; gli dissi che il viaggio è lentezza non velocità; è contatto con la gente, contatto con le cose, anche le cose parlano, i muri, le pietre, le cose che l'uomo ha fatto, quelle che ha rotto, il banco di un pesciaiolo o fruttaiolo nel mercato anch'esso parla, dice cose interessanti come può dirle un ministro, se è un ministro intelligente. E allora bisogna fermarsi, ascoltare, se no tutto il viaggio è niente. Invece ora la gente non fa che correre; corre corre corre, come se rincorresse gli orizzonti; non si mette dentro l'altra gente, quella sconosciuta, mai vista, e vivere dentro di essa; corre corre come se avesse l'incombenza di contare i chilometri. E questo è idiota, gli dissi; e allora lui rimise in moto la macchinetta. Gli dissi che adesso faranno gli aeroplani, che non sono ancora partiti e sono già arrivati; così si perderà il meglio del viaggio, gli dissi; perché il meglio del viaggio è la partenza, non l'arrivo. L'arrivo è bello, gli dissi, solo quando ci si può pensare a lungo prima di arrivare, inventarselo a poco a poco, a goccia a goccia; e poi è quasi inutile arrivare. Gli dissi che per questo è ancora bello il viaggio per mare; è un viaggio lento, in mare il tempo è più lento che a terra; perciò il viaggio è interrotto continuamente da cerimonie di mangiare o bere o giocare a piastrelle e altri giochi egualmente divertenti; ma c'è il mare, il mare è così vivo, che fa dimenticare la morte, se non è lui che la dà; il mare nessuno lo guarda, tutti guardano la piscina, la piscina è il mare in una scodella da minestra, salvo che non ci sia dentro almeno una bella ragazza, allora franca la spesa. Però il mare fa sentire lo stesso la sua immensa vicinanza, parla sempre di sé; anche se fa il brutto scherzo di essere buono per tutta una traversata, prima dell'arrivo di solito qualcosa dà a tutti, non lascia nessuno a mani vuote, specialmente quelli che lo soffrono; gli può sempre capitare almeno un giorno per soffrirlo in modo soddisfacente. E poi in un viaggio in mare, la distanza tra gli uomini è più piccola che a terra; a bordo di una nave da passeggeri, anche se è un grande transatlantico, c'è lo strofinamento acquatico; è come quello dei pesci nelle vasche dell'aquario; esso genera calore come l'al-

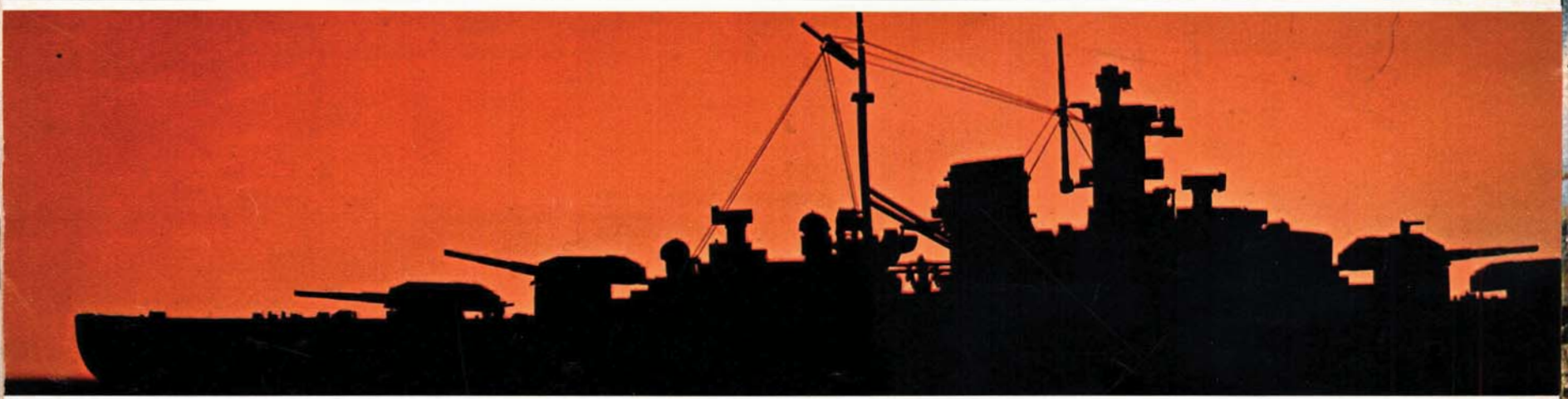


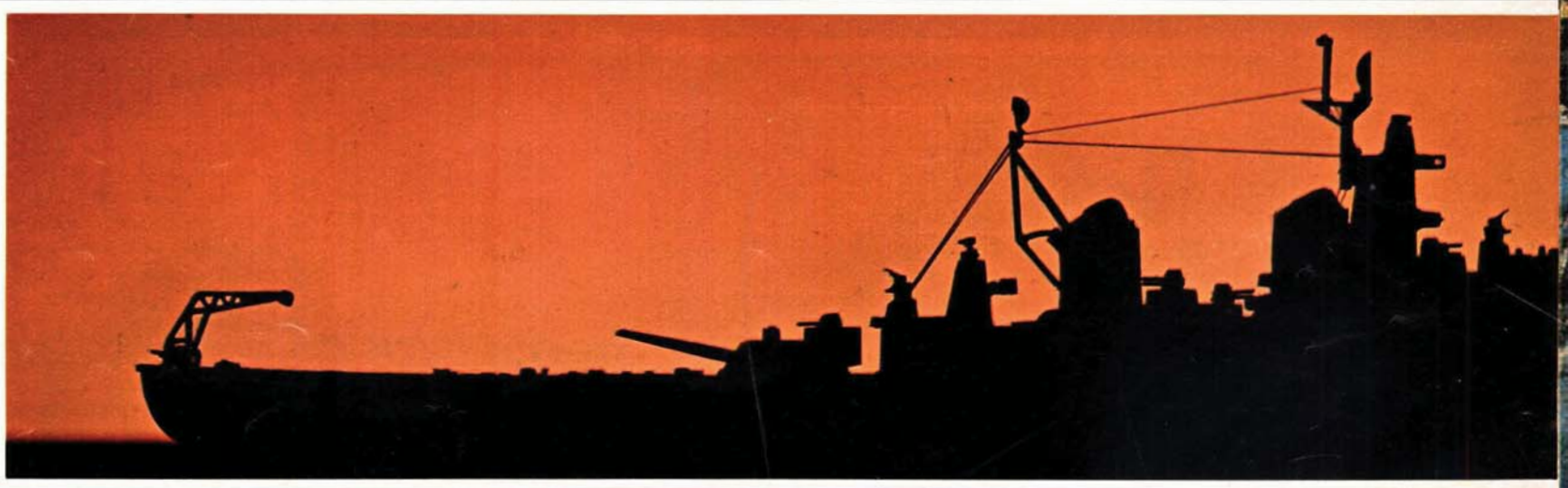


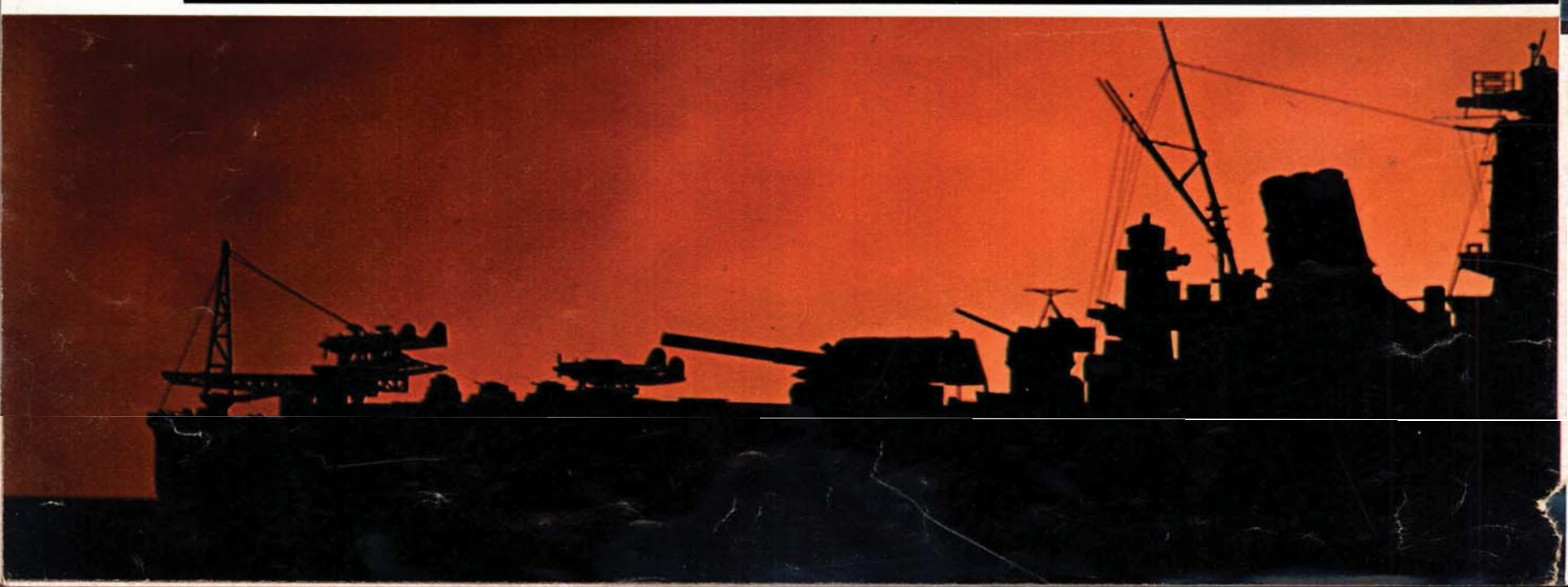
A sinistra: la corazzata britannica Rodney. *Come la sua gemella* Nelson, *presentava una caratteristica insolita: a prora erano sistemate le tre torri con i 9 pezzi da 406 (il particolare, nella foto qui sopra). Sotto: la corazzata italiana* Roma, *di 41.650 tonn., gemella della* Vittorio Veneto *e dell'*Italia. *La* Roma *fu affondata da un aereo tedesco dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943. Nove pezzi da 381 costituivano il suo armamento principale. (Navimodel, Milano).*





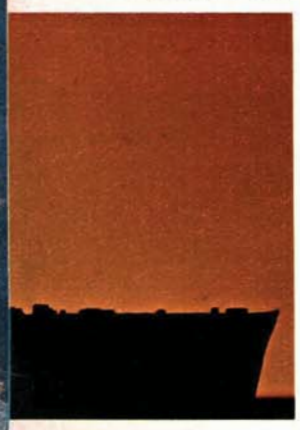






TRA I FULMINI DELLA GUERRA APOTEOSI E MORTE DELLE CORAZZATE

La corazzata francese Richelieu. *Dislocava 35.000 tonnellate. Fu danneggiata dagli inglesi, a Dakar, dopo l'armistizio del giugno 1940.*



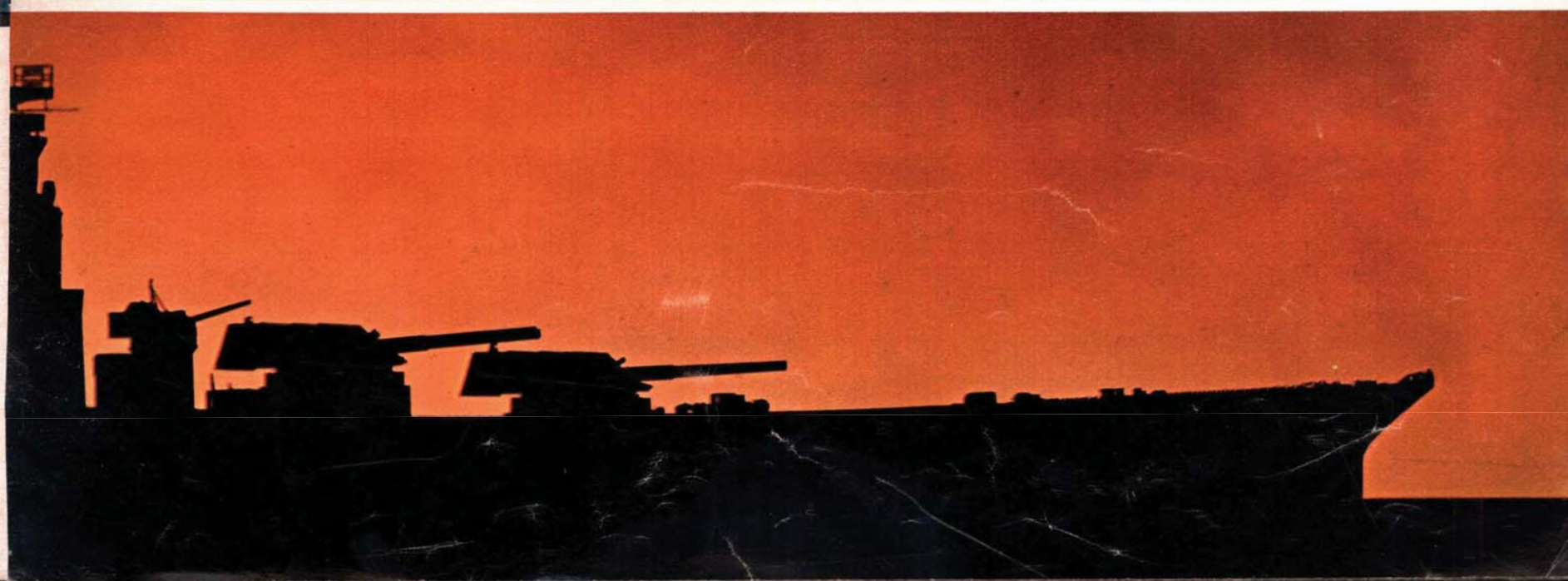
La corazzata inglese Hood, *di 42.000 tonnellate. Colpita dalla* Bismarck, *affondò in tre soli minuti.*

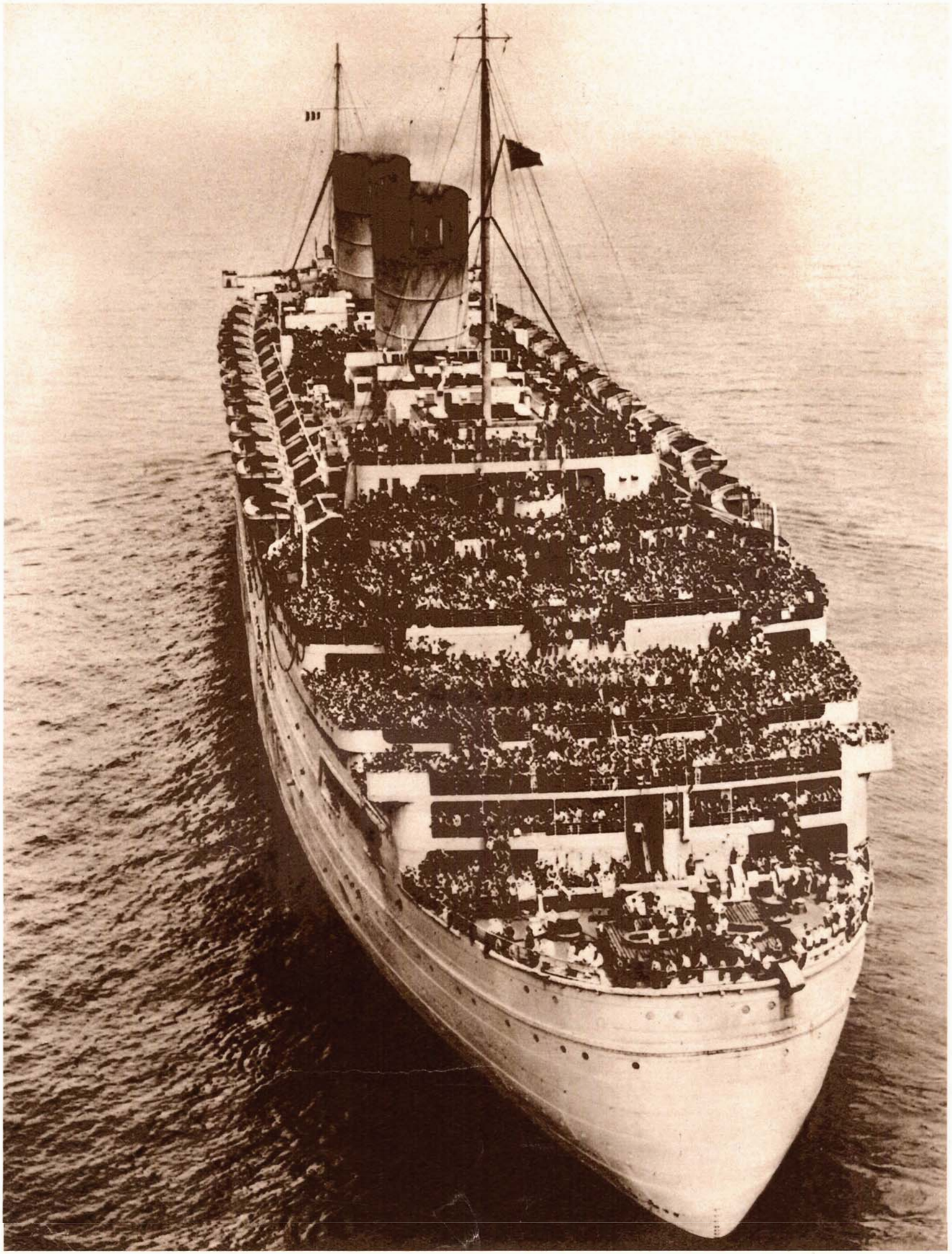
La corazzata germanica Bismarck, *che dislocava 41.700 tonnellate. Fu affondata nelle acque dell'Atlantico da forze aeronavali inglesi.*

tro, quello terrestre, ma quello è meccanico e rude, tolti certi casi. Allora uno sente il suo volume aumentare, sente il bisogno di strofinarsi ancora di più; si mette a raccontare i fatti suoi a gente sconosciuta, e si accorge che la gente sconosciuta lo ascolta come non fa mai la gente conosciuta. Così lui ha l'impressione di essere entrato a fare parte della storia universale, dal ratto di Elena a Mao Tse-tung. Nel vecchio tempo della miseria dell'uomo, quando bisognava dire ai poveri che poi andavano in paradiso di sicuro, se no sarebbero morti di scoraggiamento appena mettevano la testa fuori, e si accorgevano che erano nati poveri; la gente andava in chiesa per il paradiso, ma anche perché essere in chiesa, con quelle belle pitture e statue e luci e canti e suoni, era come essere nel palazzo del re, però uno si poteva anche soffiare il naso con le dita, come se fosse a casa sua. In mare la rappresentazione della vita paradisiaca è stata affidata ai grandi transatlantici; era come una cosa nuova sul mare. Sul mare c'era stata per mucchi di anni e secoli la vita infernale dell'uomo; l'uomo che purgava i suoi peccati in anticipo, prima ancora di averli fatti, e poteva purgarli anche un po' di più del prescritto.

Quando san Paolo naviga dall'Asia Minore verso Roma, la sua nave incappa in una tempesta, va in costa su un'isola, era Malta. Su quella nave c'erano 276 naufraghi; era una di quelle navi che ora sembrerebbero cassette di arance. San Paolo era tranquillo e felice; lui la notte parlava con l'angelo del Signore; ma gli altri 275 non parlavano con nessun angelo, se qualcuno vedeva una figura che gli pareva un angelo, si sarebbe spaventato, perché era il diavolo. Da giorni e giorni non mangiavano, neanche una crosta di pane. E quello era il modo di andare per mare in quei tempi; ma quel naufragio era un naufragio importante, infatti lo racconta la storia sacra; e tutti gli altri che non sono raccontati in nessuna storia? Il grande transatlantico faceva la rottura tra il mare e l'inferno; il grande transatlantico era e ancora rimane l'esperimento meglio riuscito di fabbricare la felicità. È una felicità limitata e provvisoria; la felicità per tutti e duratura la fabbricano le grandi rivoluzioni e ogni tanto ce n'è una nuova, perché quella di prima ha sbagliato la dose. La felicità fabbricata dal transatlantico dura pochi giorni, riguarda un piccolo numero di uomini e donne; finisce sulla banchina di un grande porto. Solo allora l'uomo o donna diventata felice, cerca una spiegazione, e non la trova, non la può trovare, perché la felicità è dipesa da una dimenticanza; non gli hanno lasciato il tempo di pensare a niente, neanche a essere infelice. Ed è durata poco, come tutte le vere felicità, non poteva durare di più; e questo è il segreto principale della sua riuscita. Solo quando mette i piedi sulla banchina, quell'uomo o donna sente che il suono dei suoi passi è lo stesso che avevano prima di partire. L'uomo bianco ha fatto il Colosseo, può essere contento di averlo fatto; dentro il Colosseo sono successe brutte cose, ma sono successe

A sinistra: la corazzata americana Iowa, *di 57.950 tonnellate. Sotto: la nipponica* Yamato, *la più grande corazzata del mondo (72.809 tonn.); fu affondata dagli americani nel 1945.*



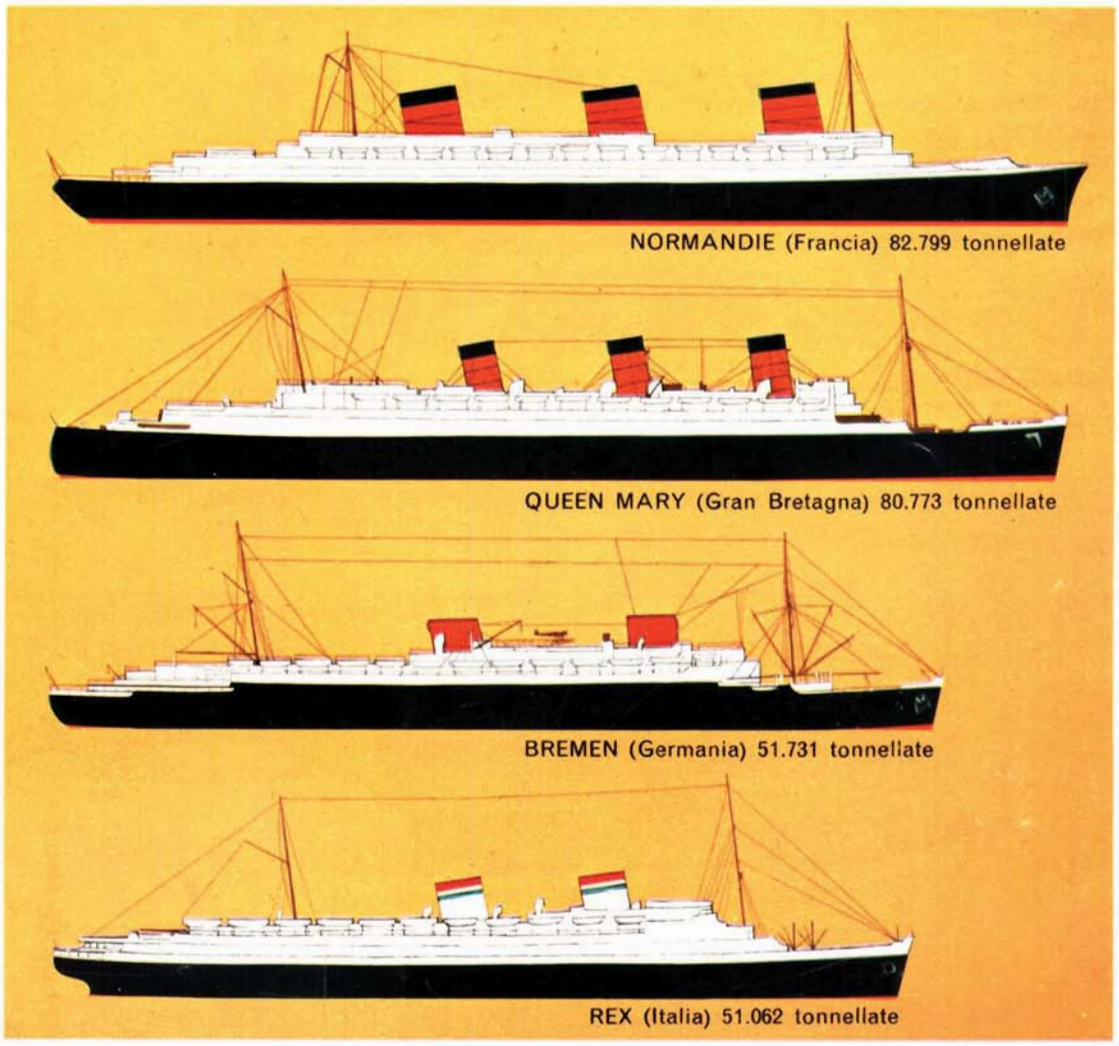


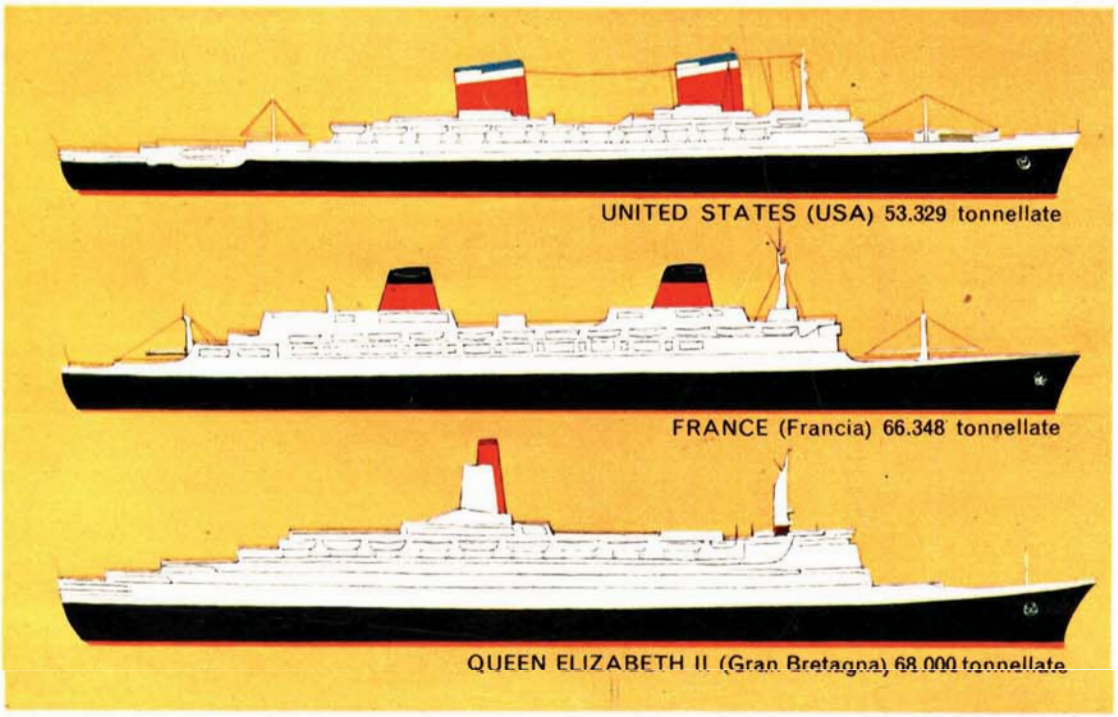
Il transatlantico inglese Queen Elizabeth, *adibito a trasporto di truppe durante la seconda guerra mondiale.*

I VELOCI E SPLENDIDI SCAFI DELL'ATLANTICO

brutte cose anche fuori del Colosseo; allora l'uomo può essere contento di avere inventato e messo sulla schiena della terra una costruzione come il Colosseo. Molti secoli dopo il Colosseo l'uomo bianco non faceva più colossei, faceva altre cose; faceva anche le guerre, ma non faceva soltanto le guerre, come adesso dicono quelli che dicono male degli antenati, e per lavare l'onta, loro suonano la chitarra e non si lavano la faccia. Il transatlantico può essere considerato il Colosseo del tempo delle macchine, che è questo tempo così pieno di maraviglie, e non si sa più che cosa farne, anche andare sulla Luna non diverte più.

Il transatlantico è una grande città messa dentro una scatola di metallo; la scatola può essere lunga dai 200 ai 300 metri, poco più poco meno; larga dai 25 ai 30 metri, poco più poco meno; una città tutta con l'aria condizionata, così quando si arriva nei posti caldi, toglie il piacere di sentire il caldo, che è uno dei piaceri più spirituali dell'uomo, infatti basta vedere come sono spirituali quelli dei posti caldi; e la luce elettrica che potrebbe fare luce a 200.000 abitanti. E frigoriferi con tonnellate di carni, uova, pollami, pesci e aragoste, frutti di mare, caviale, altre innumerevoli cose buone da mangiare; cantine con liquori e vini di quelli che poi la gente dice di averli bevuti per far sapere che è gente civile; migliaia e migliaia di posate d'argento, porcellane e terraglie, cristalli e vetri, e tovaglioli e lenzuola e federe e coperte, e chilometri di passatoie e tappeti. E macchine motrici per fare quello che nessuna città di terra può fare, cioè cambiare posto. E nessuna città di terra può resistere alle scosse, scrolli, sbandamenti, tremiti, sussulti, salti, cadute, travagli d'ogni genere che vengono dal mare e toccano a un transatlantico o altra nave; una città di terra, una scossa di terremoto la può mettere a terra con tutto il suo contenuto. Però la cosa di un transatlantico che mi ha fatto più impressione, è stato il numero dei chiodi che c'erano voluti per cucire lo scafo, quando ancora non c'erano le saldature invece dei chiodi; e quei chiodi erano stati 6.070.000; e i chiodi da sé non sono niente; dietro i milioni di chiodi ci sono state le mani dell'uomo che ribadivano i chiodi; le 2 mani che, anche se non si vede altro, fanno riconoscere l'uomo da qualsiasi altro animale. E poi anche un'altra cosa; la gente che c'è su un transatlantico a servire i passeggeri; un transatlantico che poteva portare 2200 passeggeri, aveva 1296 uomini e donne di equipaggio; quelli che servivano alla condotta della navigazione in coperta e in macchina, erano pochissimi; una petroliera di 80.000 tonnellate ha su per





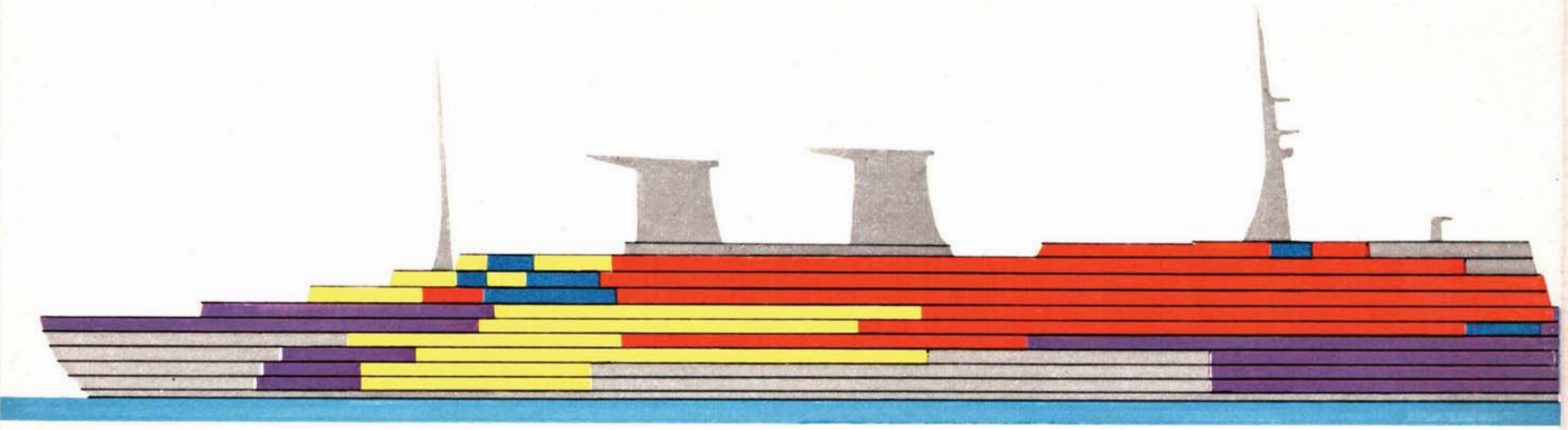
Sopra: ecco, rappresentati in modo schematico, quattro dei più grandi transatlantici costruiti fra le due guerre. Nella tavola accanto: i transatlantici entrati in servizio dopo il 1945. Il primo conflitto mondiale causò una vera ecatombe di navi mercantili, per cui in tutti gli Stati ex belligeranti si diede l'avvio a una intensissima politica di ricostruzione delle flotte e si accese la gara per la realizzazione della nave più bella, più lussuosa e più veloce. Il 16 agosto del 1933, il transatlantico italiano Rex *conquistava il « nastro azzurro », simbolo del primato di velocità nella traversata dell'Atlantico. Il* Rex *strappò l'ambìto trofeo al* Bremen, *compiendo la traversata da Gibilterra a New York in 4 giorni, 13 ore e 58 minuti.*

BELLISSIMA NELLE BUIE NOTTI DELL'OCEANO

giù lo stesso equipaggio di una petroliera di 20.000 tonnellate; tutto il resto dell'equipaggio del transatlantico erano uomini e donne per il servizio dei passeggeri. Questo deve dare come un'ebrezza; io mi sono trovato numerose volte nella condizione di provare quell'ebrezza, ma io non l'ho mai provata. Quando ero ragazzo, se io suonavo il campanello per chiamare qualcuno, ero io che accorrevo alla chiamata del campanello; così mi è passata la voglia di suonare il campanello. Però tutta quella gente pronta ad accorrere ai desideri che suonano il campanello, un'ebrezza la deve dare di sicuro; un'ebrezza come quella che doveva provare la Terra, quando la Terra credeva di essere lei il centro dell'universo, e intorno le girava il corteo del sole con le altre stelle e i pianeti. Una volta ho visto una cosa entusiasmante; ne ho viste molte, io mi entusiasmo facilmente, anche la vista di una pera mi fa entusiasmo; ma quella era veramente una cosa entusiasmante.

Cominciò alla banchina, quando le 10 corvette mollarono gli ormeggi e uscirono. Non c'era quasi intervallo di tempo tra la manovra di una corvetta e quella delle altre; pareva di vedere scorrere la catena di una bicicletta. In meno di 3 minuti le 10 corvette mollarono gli ormeggi e uscirono. E allora non ci fu quasi intervallo di spazio tra una corvetta e l'altra; la prora dell'una quasi toccava la poppa dell'altra. Era molto bello da vedere; la lunga linea di navi pareva una linea tirata col tiralinee. Ma poi si pensava che quelle corvette facevano 16 nodi, cioè 28 chilometri l'ora; pareva di essere rimasti ai tempi della vela; era la velocità di una bicicletta. La velocità di una corazzata di 80 anni fa era 18 nodi, erano 33 chilometri; quella delle ultime corazzate, è 33 nodi, cioè circa 61 chilometri. Quando si diceva torpediniera, si aveva l'impressione di nominare una cosa velocissima, una specie di folgore d'acciaio; quelle di 70 anni fa, potevano andare a 26 nodi o chilometri 48; quelle dell'ultima guerra, a 26 o 28, cioè chilometri 52. Le portaerei a propulsione nucleare fanno 35 nodi, sono 65 chilometri, la velocità di un treno locale, forse anche di meno. I transatlantici più veloci, anche quelli del così detto « nastro azzurro », fanno o hanno fatto 29 nodi, 30, e nelle giornate di buon umore, anche 35, cioè quella velocità del treno locale. E nell'aria gli aeroplani fanno 1000 chilometri l'ora, e anche 2000, e anche 2400, forse 3000. Sul mare ci sono stati transatlantici di 84 mila tonnellate, le loro 4 eliche pesavano 32.000 chili l'una:

Una immagine notturna del transatlantico italiano Michelangelo. *Con le sue audaci innovazioni tecniche e stilistiche, ha realizzato i sogni della gente di mare di tutti i tempi.*



SPAZIO RISERVATO ALLA PRIMA CLASSE

SPAZIO RISERVATO ALLA CLASSE CABINA

SPAZIO RISERVATO ALLA CLASSE TURISTICA

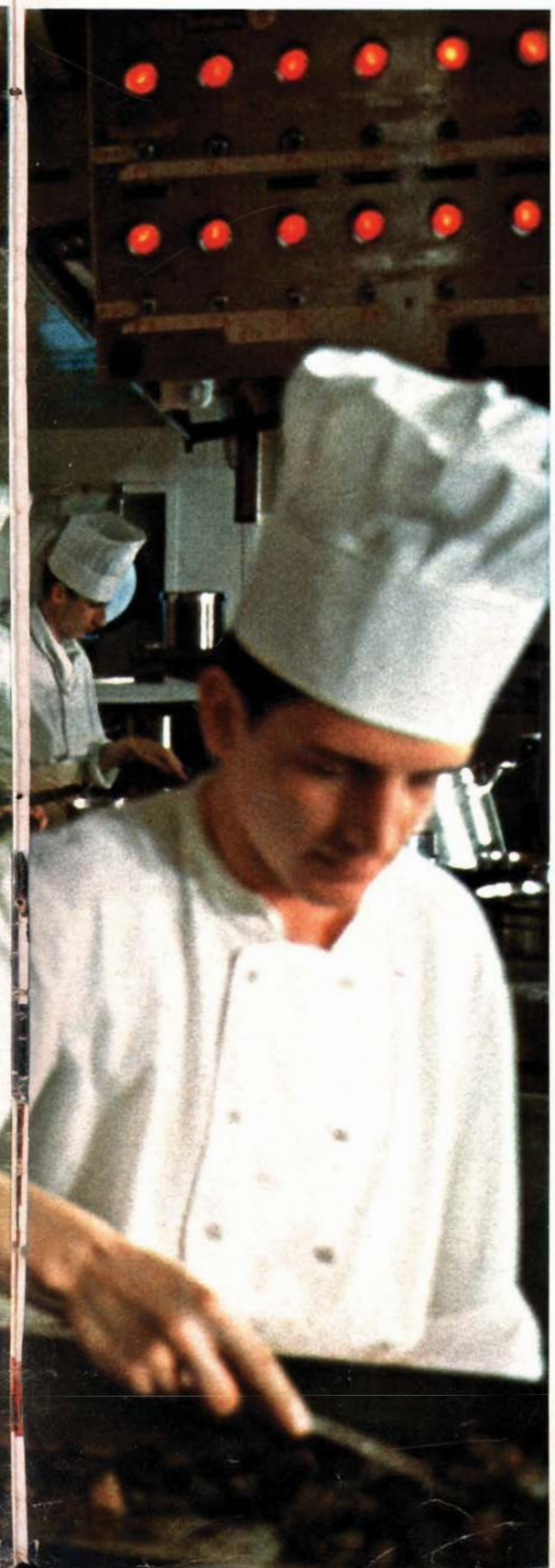
SERVIZI GENERALI CINEMA, TEATRO, CAPPELLA E CLUBS

SULLA TURBONAVE SI LAVORA CON SERENITÀ

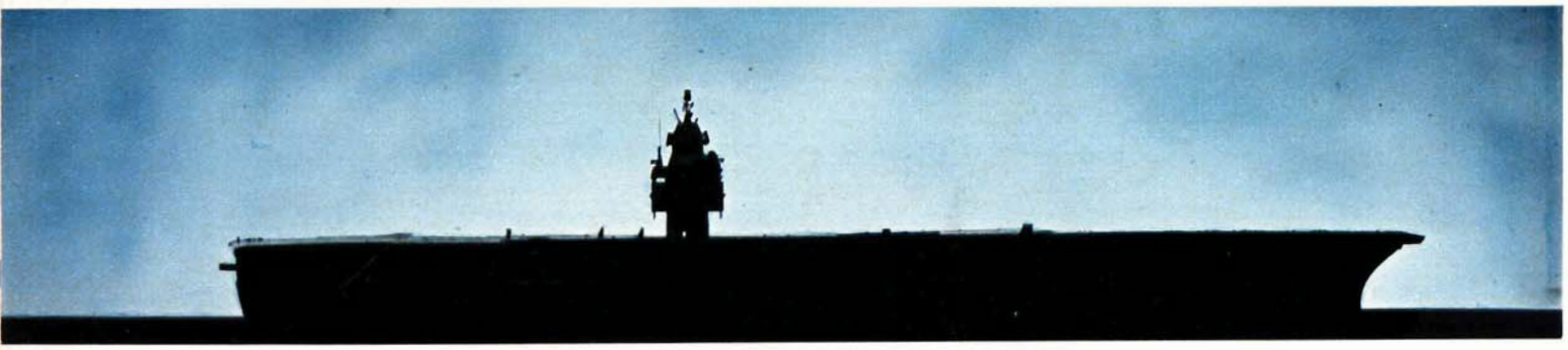
ma sul mare corrono soltanto le belle magnetiche ragazze d'estate, quando seggono sulla falchetta dei motoscafi, cosa che fanno gli ignoranti, i capelli come fiamme; loro vanno a velocità fulminee, con la bocca aperta e tesa vanno a mangiarsi il mondo; non sembra neanche che possano diventare vecchie, camminare come camminano le vecchie. Ma una nave è nell'acqua, si muove nell'acqua, e l'acqua è dura; e più è tagliata con forza, e più resiste al taglio, si fa dura. Non si raddoppia l'effetto di una cosa eccitante o calmante che si mette in corpo, raddoppiando la dose; bisogna raddoppiarla due volte; lo stesso succede per una velocità in mare.

A volte parlando del mare, sembra di parlare di una cosa umana; e invece. Però non si sa neanche che cosa è l'uomo; anche se ci sono quelli che ne parlano come se sapessero. Non si raddoppia la velocità raddoppiando la potenza motrice; anch'essa bisogna raddoppiarla due volte. Se per fare 1 nodo ci vogliono 3 cavalli, per fare 2 nodi ce ne vogliono 9, non 6. Quasi la metà della potenza motrice se ne va in vortici, risucchi, resistenze dell'acqua; coi velieri si camminava di più aumentando le

In alto, a sinistra: la sagoma delle turbonavi italiane Michelangelo *e* Raffaello, *nella quale è indicata - a colori diversi - la distribuzione degli spazi fra le varie classi e i servizi di bordo. Nelle due fotografie qui sotto si vedono una delle grandi cucine e un quadro comando dei motori (la* Michelangelo *e la* Raffaello *sono gemelle, e perciò uguali l'una all'altra salvo che in piccoli particolari). Nelle navi moderne, gli enormi locali frigoriferi e i potentissimi motori hanno affrancato la gente di mare dalle schiavitù del cibo avariato, delle massacranti manovre alle vele e del duro lavoro nei carbonili.*

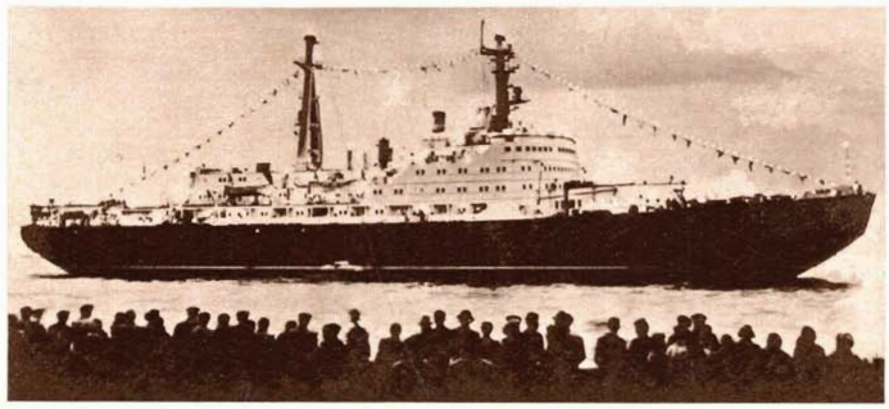


L'ENERGIA DELL'ATOMO HA SPALANCATO LE PORTE DEL FUTURO



Sopra: la portaerei nucleare americana Enterprise, *di 85.350 tonnellate. È, in assoluto, la più grande nave da guerra mai costruita. Raggiunge una velocità di 35 nodi (circa 65 chilometri orari) e può imbarcare - poco più o poco meno, a seconda dei tipi - un centinaio di aerei. A destra, un eccezionale documento fotografico: il sottomarino nucleare americano* Nautilus, *al comando del capitano William R. Anderson, emerge dai ghiacci del Polo Nord: sono le ore 23.15 del 3 agosto 1958.*

vele, ma fino a un certo punto, poi basta, poi le vele di più non davano vantaggio alcuno; così è adesso con la potenza delle macchine motrici, fino a un certo punto si può aumentare per correre di più, poi basta, non serve più. Accidenti, ogni tanto si dice; accidenti, guarda un po' che cosa è l'uomo, che cosa è capace di fare; ne fa di tutti i colori, ma quando ci si mette sul serio, allora è come nella Bibbia, quando Dio dice « ecco l'uomo è diventato come uno di noi », e fu dopo il fatto di Eva e della mela mangiata; e allora si resta a bocca aperta, e ci si domanda se l'uomo ha preso tutto da Dio, e non anche qualcosa dal diavolo. E ora ha fatto la propulsione nucleare; un sommergibile sta 3 mesi sott'acqua, cammina sempre senza fermarsi, e la macchina gira, gira, non ha bisogno di niente, potrebbe continuare a camminare; ma l'uomo dice « ora basta », perché l'uomo non ha pezzi di ricambio, l'uomo sa che fuori c'è il sole, e lui vuole il sole, sa che c'è la donna, e lui vuole la donna, sa che c'è la faccia complicata o stupida dell'uomo, e lui la vuole vedere. Le nuove portaerei di 95.000 tonnellate avranno 2 reattori; la loro carica di combustibile atomico durerà 13 anni, è come se a bordo ci fosse nafta per 13 anni. Le loro turbine sono ancora le turbine a vapore, come quando il combustibile era la nafta; la nafta bruciava, faceva il calore, il calore faceva il vapore nelle caldaie, il vapore faceva girare le turbine, le turbine facevano girare le eliche; la nave camminava. Adesso succede lo stesso, ma il calore per fare il vapore lo dà qualche chilo di uranio 235 arricchito, e io ne parlo con disinvoltura, ma non so mica che cosa è; e niente caldaie, niente depositi di nafta, niente fumo dai fumaioli. Viene in mente quando le navi da guerra facevano il carbonamento, era l'imbarco e stivaggio del carbone; c'erano tutti a fare il carbonamento, quelli di macchina, quelli di coperta; quelli di macchina nei carbonili a stivare il carbone, con pale e zappe, o in coperta a rompere con la mazza le pietre grosse di carbone; quelli di coperta nelle bettoline o galleggianti da trasporto, a riempire i sacchi; e poi il carbone da per tutto, l'acqua che scorreva a torrenti portandosi via la polvere di carbone, la spuma nera, poi la spuma tornava bianca, il carbone nei capelli, nasi, occhi, orecchi, bocche, mani, cuori e pensieri di tutti; e la stanchezza. Ma allora l'uomo non faceva caso alla stanchezza: essa era il suo pane, il prezzo del suo pane; ora c'è la macchina, lei non si stanca; invece l'uomo si stanca ancora adesso, ma si stanca di non essere stanco, e per divertirsi, va a stancarsi. Poi venne la nafta; la nafta scorre come l'acqua, non c'è più bisogno di pale, zappe e altro, e gambe, e braccia; i polverizzatori della nafta, i riscaldatori della nafta, i turboventilatori del tiraggio forzato, perché la nafta per bruciare ha bisogno di una grande quantità d'aria; e l'uomo che guarda tutte quelle cose di metallo ordinate e ben fatte. Ma l'uomo è diventato sempre più caro; una volta era la cosa che costava di meno, ora è diventato quella che costa di più, anche più delle macchine difficili; e allora si cercano macchine sempre più difficili che facciano tutto loro, e mettere fuori l'uomo che costa così caro. Ma l'uomo è un prodotto di



Navi mercantili a propulsione nucleare. Sopra, la Savannah, *della Marina americana; sotto, il rompighiaccio sovietico* Lenin, *che opera nell'Oceano Glaciale Artico.*

LE PETROLIERE MAMMUT: GIGANTI IN CERCA DI UN PORTO

Dio, il meglio della sua produzione, dice l'uomo; e la macchina è un prodotto dell'uomo; e allora per la macchina l'uomo è Dio, ma la macchina non lo sa. L'uomo crea la macchina, la mette al mondo, le insegna, la corregge, la rimette a posto quando è guasta; e più le macchine diventano difficili, e più l'uomo capace di accudire a esse, diventa raro, l'uomo difficile da trovare. Ci sono macchine che fanno cose straordinarie; ma quelli che sanno fargliele fare, sono pochi, anch'essi qualche volta ci riescono, qualche volta no; e allora l'uomo mette da parte la macchina che fa da sé, si fa avanti lui, con le sue mani; e se con le mani non si può fare più niente, perché le mani dell'uomo le hanno vendute all'antiquario, tutto si ferma, tutti aspettano dio, l'uomo che ha creato la macchina che ha perso il soffio divino e ora non va, forse lui le parla, le dice le parole appropriate, forse lui la farà andare; forse. Quando nelle farmacie c'era il mortaio col pestello, e il farmacista pestava, i farmacisti erano arzilli, pestavano, riparavano ferite, era come andare dal falegname a fare riparare uno sgabello, sbagliavano ricette, si occupavano di politica, la farmacia era il posto più vivo e importante di un paese. Adesso le farmacie con le scatolette fanno sonno; se a vendere le scatolette c'è una bella ragazza, ci si può andare per comprare un veleno e morire insieme. Così il bello della nave non è nel fatto che la nave può navigare; è nel fatto che la nave può andare a fondo. Come il bello dell'estate è nell'estate, cioè nel sole, nell'aria, nei frutti, nella voglia di vivere che entra da tutta la pelle; ma è anche nei nove mesi fastidiosi che si aspetta l'estate perché venga. Quando ero nell'Artico a pescare merluzzi col peschereccio inglese *Harlequin*, e nessuno che non lo ha fatto, sa che cosa è pescare merluzzi o qualsiasi altra cosa nell'Artico, e si ha da fare con cose tutte cattive, e con esse l'uomo non può farci niente, e sono il mare, il vento, la pioggia, la grandine, il ghiaccio, la neve tagliente come le lamette da barba; e uno di bordo mi disse « vede che vita facciamo? », e quella è gente abituata alle cose contrarie, non si lamenta mai, e io gli dissi « vorreste lavorare a terra? », e lui disse « oh no, *sir* », come se gli avessi proposto una cosa immonda. Sui sommergibili c'è il fiore degli uomini di mare; c'è il richiamo del rischio, non c'è richiamo più forte, più forte anche di quello delle donne; ma se andare su un sommergibile, sarà come andare in autobus, sui sommergibili non ci andrà più nessuno. Quando il mestiere dell'uomo di mare era un mestiere molto duro, molto pericoloso, più pericoloso di adesso, c'era gente che lo faceva perché non trovava niente di meglio; ma c'era chi lo faceva perché gli piaceva, perché c'era gloria in esso; e li pagavano una castagna secca; e ora che sono ben pagati, ben nutriti, bene alloggiati, non si trova gente che vada in mare, e ci resti. Adesso fanno le petroliere di 100 e 200 e 300 e 400 e anche di 500.000 tonnellate; tutto a bordo è automatico; ci sono anche gli uomini, è un gruppetto d'uomini, sono gli dèi del metallo; ma quelle non sono navi; sono recipienti. Una nave prende dall'uomo e dà all'uomo; non si sa precisamente che cosa si dànno, ma qualcosa si dànno. Una nave è fatta di cose misurabili e anche di cose non misurabili; le cose misurabili ce le mette l'uomo che la costruisce con la sua scienza, e le cose non misurabili ce le mette anche lui, ma non con la scienza, ce le mette con la sua esperienza, il suo occhio, il suo modo di fiutare uno scafo come si fiuta un fiore, e il suo genio di artista creatore. Non c'è una nave eguale a un'altra, come non c'è un uomo eguale a un altro. Mai un uomo di mare dirà « la mia nave », parlando di quegli sterminati recipienti.

Non c'era mai stata sul mare una battaglia come quella: tante navi a combattere, e uno spazio di mare immenso, circa 500.000 chilometri quadrati, come la Francia. È la battaglia detta di Leyte; fu nel Pacifico, nella seconda delle guerre grandi; l'hanno vinta gli americani, i giapponesi l'hanno persa. Può sembrare una battaglia del metallo contro il metallo; quelli che l'hanno vinta, avevano più metallo di quelli che l'hanno persa; ma come tutte le battaglie, anche quella è stata la battaglia dell'uomo; l'uomo ha vinto, l'uomo ha perso, faccia bianca o faccia gialla. C'erano corazzate coi grossi cannoni; i 406 sparavano proietti di 1.100 chili l'uno fino a 50.000 metri; ma la flotta del cannone era andata; era durata 500 anni, con essa si era fatta tutta la storia del mondo moderno. Ora le navi sparavano aeroplani; negli aeroplani c'era l'uomo, le navi sparavano l'uomo. Dove andava un aeroplano con l'uomo dentro, nessun colpo di cannone ci poteva arrivare; e l'uomo buttava bombe enormi, come noccioline. Per questo si poteva fare una battaglia su 500.000 chilometri quadrati d'acqua. È stata la battaglia delle portaerei; ponti di volo, elevatori, catapulte; partire come sparati, il senso di essere un sasso scagliato, poi come

La superpetroliera Universe Ireland, *di 326 mila tonnellate, costruita in Giappone. Attualmente, lo* standard *delle grandi navi cisterna si aggira sulle 200.000 tonnellate, ma sono già in progetto navi da mezzo milione di tonnellate. I costi di trasporto con le superpetroliere si sono rivelati di molto inferiori a quelli sulle navi di tonnellaggio più basso. Per il momento, tuttavia, il milione di tonnellate è un traguardo irraggiungibile per il prezzo di costruzione eccessivo, la mancanza di fondali sufficienti nei porti, la difficoltà delle manovre e la pericolosità in caso di sinistro.*

UNA SCUOLA PER I MARINAI DI DOMANI

A sinistra: allievi del Centro Marinaro "Giorgio Cini" di Venezia si esercitano al quadro comando dei motori sulla motonave della scuola. Sotto: in plancia, un allievo impara, da un ufficiale istruttore, come si manovrano le apparecchiature per la condotta automatizzata della nave. Il Centro Marinaro « Giorgio Cini » è, nel suo genere, una scuola veramente completa: gli allievi, oltre ad avere la possibilità di esercitarsi con le attrezzature nautiche più moderne, vivono in un clima ricco di autentiche tradizioni marinare. Tra le tante attività, appare particolarmente interessante quella del piccolo cantiere annesso al Centro, dove i giovani allievi, sotto la guida di esperti carpentieri, costruiscono barche, motoscafi e battelli da pesca di buon tonnellaggio.

un momento di arresto, è finita la spinta della catapulta, ora i motori hanno cominciato a tirare; le navi nemiche sotto, l'aria piena di scoppi, le navi tirano, le bombe cadono, gli incendi, le navi che bruciano e sbandano; fumo e naufraghi. È stata anche la battaglia dei sommergibili: gli americani bravi al periscopio, scoprire i movimenti del nemico, mandare le notizie; bravi al lancio dei siluri, « fuori uno! fuori due! fuori tre! fuori quattro! »; e i siluri partono, corrono; testa carica, contenitore batterie, camera idrostatica, pendolo, servomotore, asse portaelica, eliche, timone; un'esplosione, due, tre, quattro; un incrociatore sbanda, si rovescia, la chiglia in aria, nuda come il sedere di un bambino; poi un altro; un altro scoppia, diventa pezzettini, non un naufrago in mare. I giapponesi perdono la testa, sparano a ogni cosa che galleggia, bottiglie, limoni spremuti, scarpe di pezza. Perdono la testa tutti quelli che devono perdere la battaglia; questa è la regola di tutte le battaglie, non si sa chi ha fatto questa regola, ma tante cose altrettanto importanti non si sanno. La battaglia la fa l'uomo col suo mistero d'uomo; col suo mistero d'uomo la vince o la perde, faccia bianca, faccia gialla, non importa. Ma adesso gli uomini stanno diventando buoni a vista d'occhio; non ci sarà più una battaglia come quella. L'uomo è ingegnoso; troverà qualcosa d'altro, lui ha la passione della storia.

Vittorio G. Rossi

FINE

Tavole di Costantino Di Ciancio

ARNOLDO MONDADORI EDITORE
Allegato al numero 1069 di EPOCA

EPOCA

L'UOMO SUL MARE