

Joshua Slocum

Solo, intorno al mondo

Introduzione di Björn Larsson

Traduzione di Amilcare Carpi de Resmini

*Con le illustrazioni originali della prima edizione
di Thomas Fogarty e George Varian*

Nutrimenti  mare

Introduzione <i>di Björn Larsson</i>	7
Capitolo I	25
Capitolo II	33
Capitolo III	43
Capitolo IV	53
Capitolo V	63
Capitolo VI	75
Capitolo VII	85
Capitolo VIII	97
Capitolo IX	105
Capitolo X	115
Capitolo XI	123
Capitolo XII	131
Capitolo XIII	141
Capitolo XIV	153
Capitolo XV	163
Capitolo XVI	175
Capitolo XVII	187
Capitolo XVIII	197
Capitolo XIX	205
Capitolo XX	213

Titolo originale: *Sailing Alone Around the World*

Traduzione dall'inglese di Amilcare Carpi de Resmini

Per l'introduzione, © 2013 Björn Larsson
Traduzione dallo svedese di Katia De Marco

© 2014 Nutrimenti srl

Prima edizione aprile 2014
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: Courtesy of the New Bedford Whaling Museum

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-6594-301-4
ISBN 978-88-6594-302-1 (ePub)
ISBN 978-88-6594-303-8 (MobiPocket)

Capitolo XXI

Appendice. Linee e piano velico dello *Spray*

221

227

Solo, intorno al mondo

Dedicato a chi disse “Lo Spray tornerà”

Capitolo I



*Lo Spray in navigazione
nelle acque australiane (da una fotografia).*

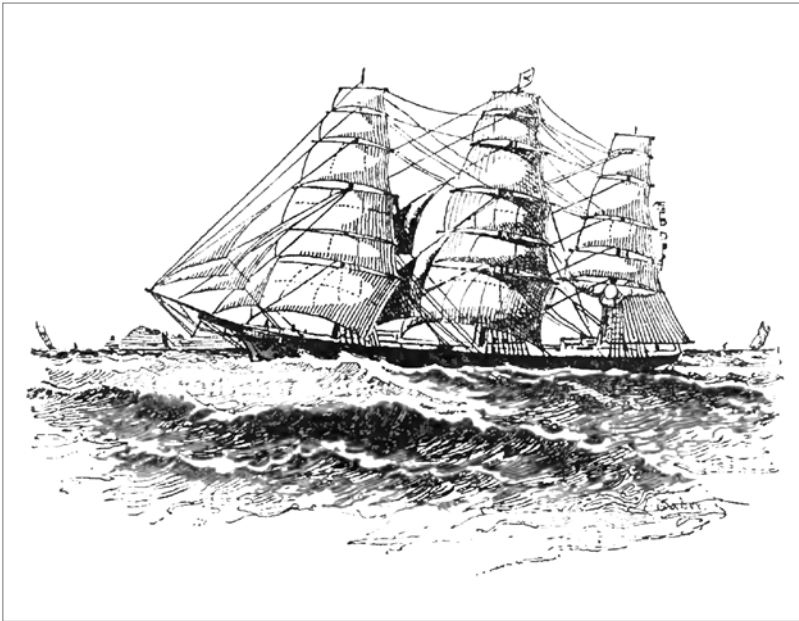
Antenati dal naso blu,¹ con qualche affinità con gli yankee –
Passione giovanile per il mare – Comandante della nave
Northern Light – Perdita dell'*Aquidneck* – Ritorno a casa dal
Brasile con la canoa *Liberdade* – Il dono di una 'nave' –
La ricostruzione dello *Spray* – Problemi finanziari e di
calafataggio – Il varo dello *Spray*

Nella bella provincia marittima della Nuova Scozia si innalza una catena montuosa, la North Mountain, che sovrasta la baia di Fundy da un lato e la fertile valle di Annapolis dall'altro. Sul versante settentrionale del rilievo cresce lo *spruce*, l'abete rosso dal legno compatto ideale per la costruzione dei più diversi tipi di imbarcazione. Gli abitanti di questa regione, duri, robusti e resistenti, hanno doti e capacità per operare e competere nel commercio mondiale: un capitano di marina non incontrerà difficoltà se i suoi documenti ne certificano la nascita in Nuova Scozia. Io sono nato in una zona fredda della gelida North Mountain, in un rigido 20 febbraio, pur essendo un cittadino degli Stati Uniti: sono uno yankee naturalizzato, qualora si ammetta che gli abitanti della Nuova Scozia non siano yankee nel vero senso della parola. Nei due rami della mia famiglia tutti erano marinai e se qualcuno degli Slocum non navigava era almeno interessato a costruire barche e a fantasticare sui viaggi. Mio padre era il tipo d'uomo che, naufragato su un'isola deserta, sarebbe riuscito a tornare a casa, purché avesse avuto un coltello in tasca e avesse trovato un albero. Sapeva valutare bene un'imbarcazione, ma era rimasto ancorato al terreno argilloso

¹ Gli abitanti della Nuova Scozia dovevano questo soprannome al colorito del naso costantemente esposto al gelido clima del paese [n.d.t.].

di un campicello che il caso gli aveva assegnato in proprietà. Non si spaventava dei colpi di vento, e non si era mai seduto su una delle ultime panche in una riunione all'aperto, o durante una buona cerimonia all'antica.

Per quanto mi riguarda, le meraviglie del mare mi hanno affascinato fin dal primo momento. All'età di otto anni avevo già nuotato al largo della baia insieme ad altri compagni, con non poche occasioni di finire annegato. Da ragazzo lavorai come cuoco su una goletta da pesca, ma non rimasi a lungo in cucina perché l'equipaggio si ammutinò alla prima comparsa di un mio pasticcio di farina, e mi buttarono fuori prima che potessi mettere in mostra la mia arte culinaria. Il passo successivo verso la felicità mi portò davanti all'albero di un veliero completamente attrezzato, impegnato in un viaggio all'estero. Arrivai così al comando di una nave passando attraverso tutte le esperienze e non semplicemente occhieggiando dall'oblò della cabina.



La Northern light, comandata da Joshua Slocum, in navigazione per Liverpool, 1885 (disegno di W. Taber).

La nave migliore al mio comando fu la magnifica *Northern Light* di cui ero comproprietario e di cui andavo orgoglioso, perché a quel tempo, negli anni Ottanta, era la migliore nave a vela in mare. Più tardi acquistai e navigai con l'*Aquidneck*, un piccolo brigantino che fra tutti quelli costruiti dall'uomo mi sembrava raggiungere la perfezione della bellezza e che, con vento favorevole, non rimaneva indietro alle navi a vapore. Ne ero stato comandante per quasi vent'anni quando fui costretto ad abbandonarlo sulle coste del Brasile, dove era naufragato. Ritornai senza incidenti a New York insieme alla mia famiglia sulla canoa *Liberdade*.

I miei viaggi furono tutti verso l'estero. Ho trasportato merci e ho commerciato con la Cina, l'Australia, il Giappone e nelle isole delle Spezie. A causa del mio tipo di vita non potevo adattarmi a tenere avvolti in spire a terra i cavi di attracco della mia barca, imponendomi abitudini e attività che avevo completamente dimenticato. Così, quando i tempi per il trasporto si fecero difficili e fui costretto ad abbandonare il mare, cosa poteva fare un vecchio marinaio? Ero nato fra i venti e conoscevo il mare come pochi altri: lo avevo studiato trascurando qualsiasi altra cosa. Subito dopo la navigazione mi attraeva la costruzione delle imbarcazioni. Ardevo dal desiderio di essere un maestro in entrambe le professioni e, in un certo senso, con il tempo realizzai i miei desideri. A bordo di robuste barche nei mari più tempestosi, mi ero fatto un'idea sulle dimensioni e sul tipo di imbarcazione più sicuro in tutte le condizioni e in tutti i mari. Così il viaggio che sto per narrare è stato il risultato naturale non solo della mia passione per le avventure, ma anche della mia lunga esperienza di vita.

Un giorno, nel bel mezzo dell'inverno del 1892 a Boston, dove circa uno o due anni prima il vecchio oceano mi aveva, per così dire, scaricato a riva, stavo chiedendomi se far richiesta di un nuovo comando per guadagnarci sul mare il pane quotidiano, o mettermi a lavorare in un cantiere navale; a quel punto incontrai un vecchia conoscenza, un capitano della caccia alle balene che mi disse: "Vieni a Fairhaven e ti darò una nave. Però", aggiunse, "ha bisogno di qualche riparazione". I dettagli di questa offerta erano più che attraenti. Offrivano tutta l'assistenza che mi era necessaria per mettere la nave in condizioni

di navigare. Ero felice di accettare dal momento che da un lato avevo scoperto di non poter avere un lavoro nel cantiere navale senza aver pagato prima cinquanta dollari a una società e, dall'altro, che non esistevano navi sufficienti per offrirne una al mio comando. Quasi tutte le nostre navi a vela, dopo essere state ridotte a chiatte per il trasporto del carbone, venivano ignominiosamente trainate da un porto all'altro, mentre molti validi capitani avevano dovuto affidarsi all'assistenza della Casa del Marinaio.

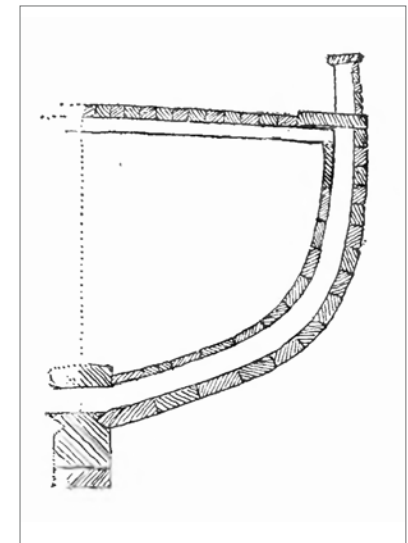
Il giorno dopo sbarcai a Fairhaven, di fronte a New Bedford, per scoprire che il mio amico mi aveva in qualche modo preso in giro; da sette anni era stato lui oggetto dello scherzo. La 'nave' era lo *Spray*, un decrepito sloop che la gente del posto dichiarava costruito nell'anno 1. Era accuratamente puntellato a terra, a distanza dall'acqua salata, e coperto con un telone. La gente di Fairhaven, sono costretto a dirlo, è parsimoniosa e molto attenta. Per sette anni si erano chiesti che cosa il capitano Eben Pierce avrebbe fatto del vecchio *Spray*. Il giorno in cui arrivai diedi origine a grandi pettegolezzi: finalmente era arrivato qualcuno che avrebbe lavorato sul vecchio *Spray*. "Suppongo che voglia demolirlo, vero?". "No lo voglio ricostruire". Lo stupore fu grande. "Ma rientrerete delle spese?", fu la domanda a cui per più di un anno risposi dichiarando che avrei recuperato l'investimento.

La mia ascia abbatté una robusta quercia per fare la chiglia e, per una piccola somma, il contadino Howard me la trasportò insieme ad altro legname. I giovani e diritti alberelli destinati a diventare le costole della barca vennero sagomati e poi esposti al vapore di una caldaia che feci con una pentola. Diventati in questo modo flessibili, li piegavo nella foggia dovuta e li fissavo a un ceppo finché non erano asciutti. Ogni giorno questo lavoro portava a risultati evidenti che l'attenzione dei vicini mi faceva apparire più apprezzabili. Nel cantiere dello *Spray* venne il grande giorno in cui la nuova ruota di prua fu fissata alla nuova chiglia. I comandanti delle barche per la caccia alle balene vennero da lontano per assistere all'operazione. Il loro univoco giudizio fu "dieci e lode", e tutti erano convinti che la struttura fosse in grado di "sfondare il ghiaccio". Un vecchio comandante mi strinse la mano quando la ghirlanda di

rinforzo di prua venne messa in opera, aggiungendo che non vedeva ragione per cui lo *Spray* non potesse incunearsi a testa bassa fino alle coste della Groenlandia. Il pezzo più apprezzato della prua era stato ricavato dal ceppo della migliore quercia dei terreni di pascolo. Nel corso della navigazione avrebbe rotto in due pezzi un blocco di corallo delle isole Keeling senza il minimo danno. Per costruire una nave non vi è mai stato un legno migliore della quercia bianca del terreno da pastura. Le ghirlande e le costole erano state fatte con questo legno e vennero esposte al vapore e foggiate a dovere. In marzo, quando cominciai a lavorare, il clima era duro, faceva freddo ma c'era sempre un gran numero di spettatori pronti a darmi consigli. Quando un cacciatore di balene appariva, mi riposavo per un po' appoggiato alla mia ascia e scambiavamo chiacchiere da marinai.

New Bedford, regno dei cacciatori di balene, è collegata a Fairhaven con un ponte facile da attraversare. I cacciatori di balene non 'abbordavano' il mio cantiere troppo di frequente. Furono però i loro affascinanti racconti di caccia nell'Artico a suggerirmi di inserire due ghirlande nello *Spray*, in modo che potesse avanzare fra i ghiacci.

Le stagioni si susseguivano rapidamente mentre lavoravo. Le costole erano state appena messe in opera quando i meli erano in fiore. Ben presto arrivarono le margherite e le ciliegie. In prossimità del punto in cui il vecchio *Spray* era andato in rovina, riposavano le ceneri di John Cook, un venerato Padre Pellegrino. Così il nuovo *Spray* crebbe su terra consacrata. Dal ponte della nuova imbarcazione potevo sporgere la mano e raccogliere le ciliegie che crescevano sulla piccola tomba. Le tavole della nuova barca che presto cominciai a



Sezione trasversale dello *Spray*.

montare erano di pino della Georgia, dello spessore di tre centimetri e mezzo. L'operazione per metterle in opera era noiosa ma, una volta fissate, era facile calafatarle. I loro bordi esterni erano lievemente distanziati per prestarsi al calafataggio, ma i bordi interni erano tanto aderenti fra loro da non lasciar passare la luce. Fissate alle loro estremità e bloccate con bulloni e dadi a vite, non mi crearono mai problemi. Ho usato molti bulloni con dado a vite in altre parti dell'imbarcazione, in tutto circa un migliaio. Volevo che la mia barca fosse forte e resistente.

Esiste ora una legge dei Lloyds secondo la quale la *Jane*, completamente ricostruita da quella vecchia, deve continuare a chiamarsi *Jane*. Lo *Spray* cambiò il suo aspetto tanto gradualmente da non permettere di stabilire in quale momento fosse morta la vecchia barca e nata quella nuova: ma questo non era un problema. Costruii le murate con montanti di quercia bianca alti trentacinque centimetri, rivestiti con due centimetri abbondanti di pino bianco. Calafatai questi montanti, incastrati a mortasa lungo la cinta di cinque centimetri, con sottili cunei di cedro, e rimasero sempre perfettamente fissi. Il ponte era formato da tavole di otto centimetri per quattro; erano di pino



“Scivolerà via!”

bianco inchiodate ai bagli di pino giallo della Georgia di quindici centimetri per quindici, posti a distanza di novanta centimetri fra loro. Vi erano due sovrastrutture del ponte: una, per la cucina, sopra l'apertura quadrata del boccaporto principale, il cui lato misurava un metro e ottanta centimetri, e poco dietro all'albero un'altra, di tre metri per tre e sessanta, per la cabina. Entrambe sporgevano dal ponte di novanta centimetri ed erano abbastanza profonde per rimanervi ritti senza sbattere la testa. Lungo le pareti della cabina montai una cuccetta per dormire e ripiani per piccoli oggetti, senza escludere la cassetta delle medicine. Nella stiva di mezzo, fra la cabina e la cucina, vi era spazio sotto il ponte per le provviste d'acqua, di carne secca ecc., sufficienti per molti mesi.

Costruito così lo scafo con la robustezza che il legno e il ferro potevano assicurargli, e distribuiti i suoi spazi interni, presi in esame il problema del calafataggio. Molti erano convinti che qui avrei fallito. Io stesso mi ero chiesto se non fosse il caso di affidarmi a un professionista del settore. Al primo colpo con cui comprimevo il cotone con il ferro per calafatare nel modo che ritenevo corretto, molti altri erano convinti che stessi sbagliando. “Scivolerà via!”, gridò un tipo di Marion che passava in quel momento con un sacco di molluschi sulla schiena. “Scivolerà via”, ripeté urlando un altro della West Island, mentre guardava come forzavo il cotone negli interstizi fra il fasciame. Il cane Bruno si limitò ad agitare la coda. Anche Mr Ben J., una riconosciuta autorità nel campo delle barche per la caccia alle balene, ma con la mente ormai confusa, chiese in confidenza se non pensavo che sarebbe “scivolato via”. “Quanto ci metterà a scivolare via?”, chiese il vecchio capitano mio amico, che era stato al traino di molti vivaci capodogli. “Dillo”, mi gridò, “in modo che si possa sbarcare a tempo”.

Ciononostante forzai della stoppa sopra il cotone, come intendevo fare fin dall'inizio. E Bruno agitò di nuovo la coda. Il cotone non sarebbe mai scivolato via. Una volta conclusa la calafatura, applicai due mani di vernice al rame sul fondo, e due mani di biacca sui fianchi e sul parapetto di murata. Montai quindi il timone e lo verniciai. Il giorno dopo misi in acqua lo *Spray*: quando era alla fonda con la sua vecchia ancora rugginosa galleggiava sull'acqua come un cigno.

Una volta finito, lo *Spray* era lungo undici metri e venti e largo quattro metri e trenta. La stiva era alta un metro e venticinque, con una stazza netta di nove tonnellate e una stazza lorda di dodici tonnellate e settantuno.

Alla fine venne innalzato l'albero, un bell'abete rosso del New Hampshire, insieme a tutte le piccole attrezzature necessarie a una breve navigazione. Inferii le vele e la barca volò via portando me e il mio amico capitano Pierce attraverso la baia di Buzzards in un viaggio di prova. Tutto bene. "Rientrerete delle spese?": questa era l'unica preoccupazione dei miei amici rimasti a terra. Il costo della barca fu di 553,62 dollari per i materiali e tredici mesi di lavoro. Rimasi più a lungo a Fairhaven, perché di tanto in tanto mi impegnavo in lavori straordinari di allestimento di baleniere giù nel porto, e questo mi richiese del tempo in più.