

Mario Taddei

Una vela
intorno al mondo
(1909-1910)

Nutrimenti  mare

Indice

Prefazione <i>di Giuliano Gallo</i>	7
Parte prima. Verso gli antipodi	
1. Amburgo	13
2. La partenza	21
3. Mare del Nord	25
4. Affiatamento	31
5. Tre giorni a Madera	41
6. Mar di Sargasso	45
7. Verso l'equatore	51
8. Caccia grossa	57
9. Atlantico Sud	65
10. Tristan da Cunha	75
11. Tempeste australi	83
12. Ratti a bordo	93
13. Domeniche	99
14. Da San Paolo a Newcastle N.S.W.	107
Parte seconda. Terre e mari del Sud	
15. Note quasi politiche	123
16. Passatempo australi	131
17. Verso la partenza	143
18. Colloqui nella tempesta	155

© 2015 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2015
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

ISBN 978-88-6594-384-7
ISBN 978-88-6594-439-4 (ePub)
ISBN 978-88-6594-440-0 (MobiPocket)

19. Pacifico Sud	165
20. Iquique	175
21. Ricordi cileni	185
22. Notte a terra	197
23. Salnitriere	203
24. Gli hurrà!	211
25. Verso l'Atlantico	221
26. Capo Horn	227
27. Incontri	235
28. Delfini	245
29. In Mediterraneo	253
30. Mezzo secolo dopo (1958)	259

Prefazione

La fatica e l'orgoglio di andar per mare, il tempo che rallenta fino a fermarsi, le distanze che si fanno montagne da scavalcare. Questo, e molto altro ancora, in queste pagine leggere eppure mai banali: dal passato riemerge come per magia questo piccolo, prezioso diario di viaggio che racconta cose accadute all'inizio del secolo scorso. Storie di tempeste australi, di isole sperdute, di topi e di altri marinai, di centinaia di velieri riuniti tutti in un unico luogo. Immagini che non vedremo mai più, ma che raccontano di come mare e marinai siano sempre gli stessi: lui lì, indifferente a quegli omini che ne graffiano appena la superficie, loro tenaci nel volerlo solcare, impauriti eppure affascinati dalla sua possanza. E soprattutto fieri di riuscire a guadagnare terra ogni volta, innamorati della loro vita bagnata e incerta.

Il capitano Mario Taddei era il secondo di bordo del tre alberi *Saturnina Fanny*, meraviglioso clipper tutto italiano, forse il più veloce veliero che abbia mai solcato i mari con la nostra bandiera. Costruita nel 1890 dal cantiere di Nicolò Odero di Sestri Ponente, lunga 73 metri e 95 centimetri fuori tutto, 1594 tonnellate di stazza, scafo in acciaio, avrebbe navigato senza sosta fino a un giorno di giugno del 1916. Quando il sommergibile tedesco *U35*, al comando del capitano Lothar von Arnauld de la Perièrè, alle cinque di mattina aveva messo fine alla sua corsa diciotto miglia al largo di Barcellona.

Venticinque anni spesi tutti per mare, dall'Atlantico al Pacifico, dal Cile all'Australia, dall'Argentina alla Thailandia. Passando capo Horn una, due, tre, quattro volte, sopravvivendo a tifoni, burrasche, incidenti. Trasportando lana pregiata, carbone, sale, cereali, petrolio in cassette, zucchero, marmo di Carrara. Correndo sempre ai limiti delle sue possibilità: dalla Germania a New York in 27 giorni, da Batavia a Marsiglia in 158, dall'Indonesia alle Azzorre in 1096. Comandanti giovanissimi, anche di venticinque anni, equipaggi liguri rinforzati di volta in volta da avventurieri raccattati nei porti.

Di tutto questo andare il giovane capitano Taddei racconta solo una breve stagione, un girovagare fra Mediterraneo, Australia e Cile. Lui, marinaio e non scrittore, si rivela però osservatore attento e acuto del mondo in cui vive. Così il suo racconto è vivido, intriso di ironia, preciso ma mai pedante. Una foto di quei giorni lo mostra impettito e fiero, con il suo colletto di celluloido e i baffi impomatati con le punte all'insù. Ma sotto quei baffi si intuisce un uomo che è poco più che un ragazzo. Eppure descrive il correre del suo veliero con la maestria di uno scrittore maturo: "Ora il vento rinfresca, diviene burrascoso. Il cielo più e più grigio e basso. Pioggia. Sole a sprazzi. Alto franger del mare in poppa. Le vele di olona, scure per l'acqua che le bagna, spiccano sul candore dello scafo, e su quella luce d'argento che i raggi del sole, bassi da nube a nube, frustan tra la spuma irosa e le cortine di pioggia in un succedersi di arcobaleni".

Quando la *Saturnina Fanny* approda a Newcastle, nel sud dell'Australia, dopo una corsa forsennata nel mare gonfio di schiuma, non sa ancora che quello sarà il suo porto per sei interminabili mesi. Uno sciopero dei minatori australiani paralizza infatti un'immensa flotta piovuta fin qui da ogni parte del mondo: decine di navi italiane, ma anche tedesche, belghe, francesi, olandesi, americane, inglesi. Centinaia di velieri ormeggiati lungo il fiume, migliaia di uomini che saranno costretti a convivere giorno dopo giorno, costruendo amicizie, giochi e passioni, amori e qualche lampo di violenza. Molte navi hanno donne a bordo, in genere le mogli degli ufficiali. E nei lunghi mesi dell'attesa nasceranno anche bambini, su qualche veliero. Capitan Taddei racconta tutto con

la precisione di un cronista, tiene conto degli arrivi, non nasconde le tensioni che serpeggiano fra i marinai, specie con quei tedeschi destinati a diventare fra breve nemici dichiarati. Perché siamo nel 1910, e anche se nessuno lo sa, la Grande Guerra è proprio dietro l'angolo. C'è pudore ottocentesco invece nel raccontare degli amori, specie se riguardano chi scrive. Anche perché gli occhi che gli hanno rapito il cuore sono quelli di Edith, che ha solo diciassette anni. Pure il suo comandante glielo fa notare, quanto sia inopportuno quello che accade. Ma Taddei tiene duro. "Per mia fortuna tutto questo non valse a turbare la lieta serenità delle molte ore, in cui gli occhioni di Edith fecero sparir nella nebbia tutto il resto".

Ma poi se Dio vuole anche quei sei mesi scorrono via, e la *Saturnina Fanny* può tornare a spiegare le sue vele, lavate e rilavate fino a farle splendere. In Cile, dunque, oltre il Pacifico. E poi verso casa, ma per arrivarci bisogna passare lui, il Capo. "Capo Horn è un nome che fa venire i brividi. Mette un senso di freddo nell'animo più forte, oscura il volto del navigatore più rotto a tutti i mari. Parla di neri giorni di pioggia e di gelo, di notti senza fine tra il balenare delle onde sconvolte sotto raffiche di uragano. Nebbie e tempeste, ghiacci vaganti nella tenebra o nella caligine bigia; grandine e neve che pietrificano i cordami e la tela. Segnano un intenso patimento fisico, in una lotta aspra, nell'acqua gelida, per molte settimane, senza possibilità di tregua". E par di vederli, quei marinai sommariamente vestiti, manovrare le immense vele, mentre sotto di loro il mare corre via furioso.

Dopo il Capo, l'Atlantico sembra un mare di casa, sempre più caldo. Fino alla porta del Mediterraneo, avvistata un mattino di dicembre, un anno dopo la partenza. "Punta Europa è di prua, immobile ancorata lì al confine dell'oceano". La *Saturnina* si fermerà a Marsiglia. "Una barcaccia a vapore. Fumosa, nera, piccola, con un basso tambugio da poppa a prora, fischia affannata, lungo il molo del porto nuovo". È il pilota. "Serriamo per l'ultima volta le vele, prendiamo rimorchio da quel ridicolo scarafaggio a vapore, e dopo un lento volteggiar tra le isole, entriamo nelle darsene di Marsiglia, sonanti di martelli, assiegate di piroscafi e di officine fumose".

Novantasette giorni di mare dal Cile. E quello che ti rimane è un sottile rimpianto per quei giorni che il destino non ti ha concesso di vivere, ma che adesso ti sembra invece di aver vissuto.

Giuliano Gallo

Parte prima
Verso gli antipodi

1
Amburgo



Libretto di navigazione di Mario Taddei.

Questo viaggio intorno al mondo ha inizio in Amburgo. La nave italiana *Saturnina Fanny* vi sbarca quasi tutto l'equipaggio della breve 'campagna' precedente, svoltasi in Atlantico. Il carico di *quebracho*, preso sul Rio Paraná, si sta ancora scaricando quando arrivo per prendere il mio posto di secondo di bordo.

Del vecchio equipaggio resta il capitano F.A. Perasso da Chiavari, appena trentenne, che comanda da sei anni questa nave; il terzo di bordo G. Raimondo da Cervo Ligure, poco più che ventunenne; il cuoco Ciceri, appena anziano, ma di quelli che da tempo hanno perso la strada per scendere a terra, e qualche giovanotto. Gli sbarcati sono rimpatriati in ferrovia per fine contratto. Il nuovo equipaggio arriva in gran parte da Genova, ma qualche elemento viene arruolato sul posto: tre giovani tedeschi, provenienti dalla Baviera, che non hanno mai navigato, e un marinaio della Nuova Zelanda, con carte di dubbia origine che ha navigato forse troppo. Pallido, giallastro, spelacchiato, senza voce e senza parole, finché non disserterà, mi sembrerà accompagnato dall'ombra di quello che lui non vuole essere più, in casaccone a righe, berretto tondo, catene ai piedi.

Ma qualche scalmo di galera, sperduto, in giro per il mondo, su questi bastimenti lo si trova sempre e non è il caso di guardarne troppo le carte. Ciò che occorre è navigare. Lo hanno imparato anche i tre giovanotti implumi che la Selva Nera

ha mandato all'arrembaggio della nostra barca. In questo duro mestiere è difficile incontrare educande o chierici avvezzi a servir messa.

La *Saturnina Fanny* è la nave tipo. Tre alberi a vele quadre. Costruita a Sestri Ponente nel 1891, ha appena diciotto anni. Anche come barca è nel fiore dell'età. Italiana in ogni particolare, dalla chiglia alla formaggetta. L'armatore o' sciò Pippo Bacigalupi, di Chiavari, ne è innamorato. Naturale. In treno (perché son venuto quassù con lui) da Genova ad Amburgo, non ha fatto che esaltarne la bellezza e le qualità. Un capolavoro di Tappani – l'architetto navale che firma i suoi scafi con lo slancio elegante della poppa –, ma reca anche il segno maestro d'o' sciò Pippo. Quando Tappani aveva costruito un modellino di quella che doveva essere la bella nave, per giudicarne le linee d'acqua, l'armatore le aveva accarezzate con la mano sapiente e aveva detto di ritoccarle un po' nel mancante di poppa.

Forse questo ne ha fatto uno dei migliori corsieri della vela. Forse senza questo camminerebbe di più. Forse Tappani, uomo di poche parole ma generoso in quanto non poteva compromettere la sua arte, avrà coltivato una innocente illusione. Ma questo non ha importanza.

La portata di carico è modesta se confrontata con quella delle più grandi navi a vela in ferro e in acciaio. Ma 2200 tonnellate sono pure una cifra rispettabile. Sufficienti a iniziare con esse in perfetta serenità di spirito una 'campagna' di un paio d'anni, che si prospetta dovrà svolgersi con un giro completo intorno al mondo. Tanto più se si tiene conto delle forme dello scafo e dell'armoniosa bellezza dell'alberatura. Lassù non è la pesantezza dettata dalla prudente praticaccia degli inglesi o la truculenza scientifica calcolata col dinamometro dei costruttori tedeschi, o l'arcaica reminiscenza disseminata nelle attrezzature dei bastimenti, pur bellissimi della Francia. Lassù è tutto un poema di grazia, di snellezza e di proporzioni italiane.

Quando il motoscafo che mi porta a bordo, in un luminoso pomeriggio di agosto, dopo un tortuoso e lungo giro nel porto senza fine, giunge in vista della *Saturnina Fanny* ormeggiata tra cento altri velieri d'alto mare di ogni bandiera, quel suo candido scafo dalla prora slanciata, quell'alberatura superba e sottile mirabilmente proporzionata, quella sua poppa affilantesi dopo

un elegante archettarsi della linea delle murate, mi danno uno smisurato orgoglio di entrare a far parte del suo piccolo mondo e di dividervi le responsabilità e le soddisfazioni del comando di guardia.

Amburgo in piena estate è ben diversa da Amburgo nel cuore dell'inverno. In agosto è ridente dalla gioia di lunghissime giornate. In dicembre invece ha le brevi ore del giorno, tette, ma le lunghe notti allegre. Specie per chi vi giunge dal mare.

Era appunto dicembre, due anni fa, quando con un quattr'alberi, l'*Emanuele Accame* carico di nitrato dal Cile, dopo una navigazione di tre mesi, si prese rimorchio all'altezza di Helgoland, la sentinella armata di fronte alla foce dell'Elba, per risalire il fiume.

Sembrava un sogno. Ventiquattr'ore prima, l'ansietà dello scandaglio sul fondo infido e melmoso del Mare del Nord, dei velacci in manovra sotto l'instabilità del tempo, ma nell'indifferente tranquillità che è la grande pace di queste navi, in alto mare. Poi il serrare affrettato di tutte le vele e la quieta navigazione lungo l'Elba. Le rive verdi e basse, i piroscafi velocissimi fuggenti di fronte agli sguardi incantati dei trenta uomini del grande veliero, le barche dal lento spumeggiare delle prore piene, con le vele gonfie, sotto il cielo plumbeo e accidioso senza sole, erano passati senza troppo commuoverci, con la loro silente monotonia.

All'appressarsi di Altona, da qualche terrazza più prossima all'acqua, ignote figure femminili avevano salutato con grande agitar di cenci bianchi. Avevamo risposto, senza entusiasmo. Capitan Gavi anzi, pipa in bocca, berretto sulle orecchie e all'orza, aveva aggiunto, come parlando a sé stesso: "Verremo, sì, verremo a trovarvi, *bele figie!*".

Ma l'avvicinarsi del porto vero, segnò un diverso mondo. Tutto il movimento andò accentuandosi. Spesseggiar di scafi in moto, opifici sempre più densi lungo le sponde, una confusa nuvolaglia di fumo lontano di prua, un cupo frastuono di macchinari. Quando i piloti salirono per assumere la direzione delle manovre e guidarci attraverso il labirinto di dock e di bacini sembrò entrare in un inferno. La tenebra succeduta a un breve crepuscolo, non lasciava più che la sensazione di masse nere

in movimento segnate da fanali giallastri, e quella dei rumori. Martellare furioso, getti di vapore, fischi e sibili di rimorchiatori, sbatter sulle lamiere, delle ondicelle brevi rotte dalle prore innumeri veloci nell'acqua tetra.

Quella sera l'*Emanuele Accame* ci perse la testa. Una autentica testa del medaglione-ritratto in altorilievo, adornante il coronamento di poppa. Rimase presa tra i cavi di acciaio del rimorchiatore poppiero che aiutava a girare il lungo scafo nelle strettoie dei dock. Dette uno schianto che sembrò avesse arrancato un pezzo di lamiera. Niente da fare. Nella traversata seguente fu compito mio disegnare un bello scudo di Genova in un ovale di legno teck, croce rossa in campo bianco. Nostromo Grillo lo intagliò con paziente amore, nelle ore di riposo di una lunga serie di domeniche in alto mare. Lo mise a posto, ricomponendo l'inutile medaglione, sei mesi più tardi nella serenità della Columbia River.

Una volta ormeggiati tra le briccole gigantesche di non so quale *Hafen* del porto senza fine, ci accorgemmo che l'inverno non era meno freddo che in navigazione. Per trovare un po' di caldo bisognava andare a terra. In Altona, a St Pauli. Strada lunga e faticosa, dopo attese pazienti. Sul *ferry-boat*, dalla biscaffina sudicia che lasciava il segno sulle mani callose e sugli abiti da festa; sui pontili sdruciolevoli della marea, sulle passerelle di legno alle strade di pietra, sui tram lucidi di vernici e di ottoni, sin laggiù lontano, nel quartiere di ogni gioia terrena, di ogni perdizione celeste.

Pochi quattrini in tasca, ma tanta voglia di divertirsi. Inutile dire che guadagnare in lire e spendere in marchi era una baggianata. Lasciavamo che questo lo predicasse il cuoco sordo e astemio, che a razzolare ci si pensava noi. I soldi eran pochi ma si facevano bastare. Non si veniva da una traversata di tre mesi anzi da più di un anno di campagna, e senza aver speso quasi nulla nei porti del Cile? E non si sapeva che per raggiungere la prossima destinazione: Portland nell'Oregon, avevamo davanti a noi cinque o sei mesi di mare senza più toccare terra?

Sopra la cuccetta a bordo si formava il ghiaccio. Di giorno mentre si lavorava duro a disalberare e a cambiare tutto il sartiame, ogni tanto ci sbattevamo le mani violentemente sotto le ascelle, frustando l'aria, per riscaldarle e riscaldarci.

La sera però ad Altona e a St Pauli, era un'altra cosa. L'allegria in tutte le lingue dell'universo, con comprensioni e compatimenti reciproci, pieni e cordiali. Si cominciava all'*hippodrome*, si continuava in una specie di palazzo di cristallo a buon mercato pieno di fumo e di musica, si finiva col ballare in una *Blumensall* che ci sembrava uscita dalle mille e una notte.

Il giorno era breve. Sei o sette ore di luce che passavan presto. Le serate invece erano lunghe e liete. Amburgo d'inverno, nel cuore dell'inverno, si riassumeva e si riassume per noi, tutta, in quell'allegria da marinai.

Nel sol d'agosto invece, ride. Ride tutta. Nel porto, sulle barche piatte dell'Elba, sui *ferry-boat* pieni di gente, nelle strade piene di movimento, sulle rive dell'Alster che riflette l'azzurro del cielo. Il sole è un grande animatore oltre che insuperabile artista. Mette in allegria tutta questa gente nordica, che per troppi e lunghi mesi lo ricorda e lo desidera inutilmente, ma riveste di luci e di colori immeritati anche le scure e tetre costruzioni che circondano il porto immenso. Fa bella persino tutta l'umile folla di chiatte e di galleggianti di ogni tipo e di ogni grandezza, che alimenta il traffico lungo i fianchi delle grandi navi.

Passano la betta da provviste, con la doppia prora aguzza e inarcata; lo *chaland* da migliaia di tonnellate che contiene l'intero carico d'un bastimento d'oltremare; i pontoni di legno per merci di poco peso e di facile maneggio, quelli in ferro dalla struttura a tutta prova ove precipitano impunemente i materiali più pesanti.

Galleggianti larghi, col bordo basso, interamente scoperti, o col doppio tavolato del boccaporto interminabile, spiovente su ambo i lati, lenti a rimorchio in lunghe file. Hanno enormi timoni, una casetta di legno chiaro con finestrelle linde e lucenti adornate di tendine di merletto, un piccolo fumaiolo per la cucina e una scaletta bianca che scende abbasso a poppa. Li allietta spesso il viso sorridente di qualche bimbo.

Barche onerarie, scafi tozzi di legno e di ferro, da cinquanta tonnellate, forse. Prore tonde come pugni stretti a fender l'acqua. Poppe ove sembrano sbizzarrirsi le più assurde fantasie di forma, di finestrini, di ornamenti. Senza bompreso, recano due alberelli, che agitano l'immane mostravento. Due

rande e un fiocco sotto tutta la loro velatura. L'equipaggio è una famiglia; armatore è il capitano, sua moglie il secondo di bordo. Navigano solo sull'Elba. Senza furia, con prudenza, studiando le maree e la instabilità del vento che cambia ad ogni volger di riva. Si aiutano con lunghi remi e con ganci d'accosto quando il vento tace o quando è prudente non servirsi delle vele nella ressa del porto.

Molte prendono cemento in barili ai pontili delle fabbriche lontane lungo il fiume, portano il carico al porto, fan ressa di tentennanti alberelli e di vivaci colori intorno ai grandi corsieri d'oceano.

Da marinaio, sull'*Emanuele Accame*, in dicembre, bazzicavo per St Pauli ed Altona. Da secondo di bordo sulla *Saturnina Fanny* in piena estate settentrionale, me la spasso sull'Alster quando il servizio lo consente. Siccome poi a bordo, di tela da vele ce n'è poca, un pomeriggio di domenica me lo spendo su di un cutter da diporto sul lago. Freddo, tramontana fresca. Il barcaiole nell'affidarmi il battello, dice: "Attenzione. C'è vento forte oggi", ma capisce che ha da fare con uno del mestiere. La barca è bella; meglio se avesse più peso. Qualcun altro a bordo, e un po' meno vela per le raffiche fresche che si sferrano improvise tra i meandri delle rive. Bisogna invece arrangiarsi e fare attenzione, e non prendere troppo sul serio le regate coi molti naviganti domenicali. Qualcuno finisce col capovolgersi e col provare un bagno d'acqua dolce con sedici centigradi di temperatura dell'aria.

Sono il solo sportivo di bordo. So di non farci gran figura. Sono perdonabile perché vengo da quattro o cinque mesi di vita a terra, che spiegano certe fisime. Altri va più al sodo. Pensa a dipanare il solito romanzetto che ognuno attende dopo una lunga navigazione, ma gli resterà un po' di amaro in bocca alla partenza ineluttabile, decisa dall'armatore, la mano dritta del nostro destino.

O' sciò Pippo sa e sorride. Uomo navigato anche lui capisce molte cose. Ai suoi tempi ha navigato e comandato la sua parte sul mare. Dice che l'importante sta nel mantenere un giusto equilibrio tra le due esigenze: di bordo e di terra. Perciò, a qualche assenza, e a qualche ritardo, commenta bonario: "*I son zùeni...*".

Il *quebracho* non è ancora tutto fuori, che si imbarca la zavorra. A discarica finita, si completa rapidamente il pietrame che deve assicurare la necessaria stabilità al bastimento. I preparativi assumono ritmo sempre più intenso. A riva, sui pennoni sono inferite le vele buone. Non le nuove: le buone. Il Mare del Nord, l'Atlantico possono farne delle loro, ma l'autunno non è ancora cominciato. Le vele vecchie le metteremo al prendere degli alisei, e le sostituiranno con le nuove al lasciar degli alisei nell'emisfero Sud, prima di dirigere verso Buona Speranza.

È il periodo in cui gli uomini a bordo saggiano a vicenda le qualità reciproche. Di fronte alla nave, e per quello che dovrà essere questo piccolo consorzio di vita sperduto nell'immensità dei mari. Nostromo Gnecco si moltiplica, i marinai si selezionano da sé. I provetti assumono spontaneamente i compiti più difficili in ogni lavoro. I novizi lascian fare non per ignavia, ma perché intanto stanno attenti, guardano, cercano di apprendere. Emuleranno i compagni forse tra poche settimane. Il guarnire le vele e i cavi delle manovre correnti nel preparare la partenza, costituisce un esame i cui giudizi difficilmente saranno poi modificati. Su di esso verranno ripartiti in giusta misura nei due turni di guardia, del capitano e del secondo, gli abili, i meno bravi e i novellini che però non tarderanno a formarsi.

Un bastimento in mare è una dura scuola, che non ha soste, che non dà tregua. Il suo orario di insegnamento di ventiquattro ore al giorno, non consente distrazioni. Autentici panettieri, barbieri di salute cagionevole, barrocciai sperduti per il mondo in cerca di un mezzo qualsiasi per riaggrapparsi a questo o a quel continente, in capo a qualche mese di tale scuola si comportano quasi come marinai autentici. Non importa se gli altri, quelli del mestiere, negano ostinatamente di riconoscerlo.

Ciceri, il cuoco, cura le provviste. Ha una deferenza affettuosa per il capitano, col padre del quale ha navigato. Ha navigato anche col padre di Raimondo, il terzo di bordo, e gli dedica attenzioni quasi paterne. Con me fa il sostenuto, forse non può digerire il fatto che mio padre non abbia navigato con lui; ma le mie ataviche influenze per il mare, hanno subito una parentesi per volontà o per sorte di mio nonno, e non è in mio potere rimediarmi. Così il buon Ciceri, cui voglio bene perché è vero e grande marinaio, resterà con me, sempre di poche parole.

Il servizio non ne soffrirà. Non lo ripeto a nessuno, ma capitano Chiappori nel suo ligure della Riviera di Ponente diceva: “Ufficiali, ufficiali! Il cuoco è il mio ufficiale! È lui che mi tiene in piedi la barca. Altro che musiche!”.

31 agosto. Una barca a vapore del Comando del Porto, sotto il bordo. Due ufficiali salgono. Avvertono che domani è l'anniversario della battaglia di Sedan. Pregano di alzare il gran pavese. Di fronte, nell'altra andana, sono due superbi quattr'alberi, francesi, della compagnia A.D. Bordes, di Bordeaux. La barca a vapore li accosta. Vediamo gli ufficiali tedeschi salire, inoltrarsi sul cassero, trattenersi. Poi scendono e continuano il giro.

Primo settembre. Il porto è tutto un garrire di bandiere, macchie vivacissime di colore tra i mille alberi, tra centomila pennoni nudi contro il cielo azzurro. La *Madeleine*, la *Jacqueline*, le due grandi navi francesi sono impeccabili nel loro gran pavese pieno, alla guerresca, steso da pomo a pomo, dalla varea del bompresso al coronamento di poppa. Al picco hanno una bandiera francese, di prima grandezza, immensa, assurda, di quelle che si spiegano al vento solo nel giorno del varo o in quello in cui si sposa la figlia dell'armatore.

La destinazione è confermata. In zavorra per Newcastle. Nuovo Galles del Sud, Australia. E laggiù? Un carico di carbone per un porto del Cile. E poi? Nitrato. Forse per gli Stati Uniti, forse per l'Europa.

In zavorra sino agli Antipodi! Non c'è dunque impiego migliore per un bastimento così? Si attraversa quella che chiamano 'crisi dei noli'.

“Fortuna che gli armatori sono di quelli che ne hanno. Con questi affari, c'è da vedere sin le paghe in pericolo”, commenta il capitano.