



Questo libro è dedicato a
RUTH MERSEBURGER-WHARRAM
1921-2013

JAMES WHARRAM

con Hanneke Boon

IL POPOLO DEL MARE

Edizioni il Frangente

Indice

Prefazione all'edizione italiana di Alfredo Giacon	8
Prefazione di Tom Cunliffe	10
Premessa	12
Cento di Alison Chisholm	14
UOMO DEL MARE	15
1 Gli anni della formazione	17
2 Ruth	27
3 Le mie prime barche	29
4 Archeologia e storia	34
5 <i>Tangaroa</i>	41
IL POPOLO DEL MARE	51
6 Il primo viaggio pionieristico	53
7 Trinidad, una zattera e un nuovo catamarano	60
8 Programmiamo il giro del mondo	73
9 Interviene il fato	80
IL PROGETTISTA	91
10 Gli anni bui	93
11 L'inizio della mia carriera di progettista	100
12 Sulla spiaggia	110
13 <i>Tehini</i>	117
14 Un altro viaggio nelle Indie occidentali	123
15 I multiscafi nel Regno Unito	131
16 Gli anni dell'abbondanza - ricerca e sviluppo	134
17 Ci trasferiamo in Irlanda	144

UN NUOVO INIZIO	155
18 La fenice risorge	157
19 Incontri con i delfini	167
20 <i>Spirit of Gaia</i>	175
DI NUOVO TRA IL POPOLO DEL MARE	191
21 I primi test	193
22 Tre spedizioni	202
23 Dall'Atlantico al Pacifico	211
24 The Great Gathering of the Canoes	219
25 Il viaggio in Nuova Zelanda	228
26 Vaka Moana	236
27 Alla ricerca delle canoe	240
28 Tikopia	252
29 Nuovi progetti	258
30 Australia	265
31 L'oceano Indiano	274
32 Il Mar Rosso	284
Epilogo	294
Il Popolo del Mare	298
Area di navigazione delle imbarcazioni a canoa	300
Ringraziamenti	302
Bibliografia	305
Indice analitico	309

Premessa

Il cinquantesimo anniversario del mio primo viaggio in oceano su un catamarano, da Falmouth, Inghilterra, per 500 miglia attraverso il golfo di Biscaglia fino a Ribadeo, nel Nord della Spagna, è stato nel 2006. Ma è stato anche il cinquantesimo anniversario del primo viaggio oceanico su un catamarano nel Regno Unito, e questo ha indotto le riviste nautiche a scrivere articoli sulla mia vita e sulla mia carriera.

Un giornalista inglese del settore, esperto navigatore e mio caro amico, Tom Cunliffe, ha iniziato un articolo con queste parole: “Chi è James Wharram? È un filosofo o uno squinternato? Un progettista di catamarani o uno scarabocchiatore? Un guru o un libertino? Potrebbe essere un pazzo o, forse, sorprendentemente sano di mente? Una cosa è certa. È uno dei personaggi più iconici della marineria del XX secolo”.

La descrizione che preferisco, però, è arrivata nel 2012 dalla rivista francese «Chasse Marée», che ha pubblicato dodici pagine su di me e il mio lavoro, annunciando l’articolo in copertina con queste parole: “James Wharram, Architect Libre-Penseur”.

Ho spedito l’articolo in Germania al mio amico Klaus Hympehdahl, un noto autore di nautica. La sua risposta è stata immediata: «Devi scrivere un libro». Ho risposto: «Ho scritto *Due ragazze Due catamarani*¹ e l’avete tradotto in tedesco». Ha replicato: «Quel libro, James, parla di tanti anni fa, scrivi un libro di adesso, dei tuoi progetti, dei viaggi e della tua filosofia di navigazione».

¹ *Due ragazze Due catamarani*, Editrice Incontri Nautici, Roma, 2013. N.d.t.

Oggi ho superato la matura età di novant'anni e vivo in modo confortevole a Devoran, sull'estuario del fiume Fal, in Cornovaglia. Con l'alta marea l'acqua arriva a pochi metri dallo studio dove scrivo e i miei ricordi vanno e vengono come le maree. Si affacciano i ricordi della gioventù e dell'eccitante ambizione, dei sogni di avventura, di amore, di scoperta e di apprendimento... ricordi che se ne vanno assieme alla riflessione sull'equilibrio fra successi e fallimenti, euforia e delusione, amore e struggimento, guadagni e perdite.

Ma la cosa più importante è il pensiero che i progetti dei miei catamarani continuano a ispirare e a dare gioia a tanti navigatori oceanici moderni e nello stesso tempo restituiscano credito agli antichi polinesiani che hanno navigato ed esplorato il Pacifico su queste straordinarie barche.

James Wharram FRGS,
maggio 2020

Cento²

*Ho viaggiato molto attraverso i reami dell'oro,
e ho visto regni e Paesi splendidi,
ma ho ancora desiderio di ascoltare alcune storie, storie meravigliose
di navi e di stelle e di isole dove riposano gli uomini buoni,
come gli altri lottano per forgiare il mio mondo.
Quale folle ricerca? Quale lotta per fuggire? Quale estasi selvaggia?
A che distanza l'ignoto trascende ciò che sappiamo.
Noi siamo i creatori della musica
e siamo i sognatori dei sogni,
vai avanti,
per sentire il sangue scorrere nelle vene e fremere
dove l'intricato pensiero e la cieca sensazione si incontrano.
Vieni, amico mio, non è troppo tardi,
perché noi siamo quelli che muovono e scuotono
per sempre, il mondo, sembra;
per sforzarci di fare, di cercare, di trovare e non cedere.*

Alison Chisholm

² In lingua inglese il termine indica un'opera collettiva, composta da brani o versi di altre opere. Questo *Cento* contiene versi di poesie di vari autori citate in apertura ai capitoli successivi. N.d.t.

UOMO DEL MARE

*Vagabondavo solitario come una nuvola
che fluttua in alto sopra vallate e colline...*

WILLIAM WORDSWORTH

I WANDERED LONELY AS A CLOUD



James all'età di diciassette anni.

Gli anni della formazione

Sono nato nel 1928 a Manchester, nel Nord dell'Inghilterra, e dall'età di dieci anni sono cresciuto ai margini della città, nel sobborgo di Wythenshawe, a quel tempo appena costruito. Durante la mia infanzia trascorrevi molto tempo da solo – ero figlio unico ed entrambi i miei genitori lavoravano. Assieme al mio cane, un golden retriever, vagabondavo nei campi e nei boschi vicini. Quando mi spingeva più lontano, esploravo il fiume Bolin, dove imparai a nuotare, e da lì camminavo fino alle antiche miniere romane di Alderley Edge; mi piaceva trovarmi da solo in mezzo alla natura, mi sentivo a casa.

Non ricordo granché dei miei primi anni di scuola, a parte un trauma che ho ancora chiaro nella memoria. Ero mancino, ma in quegli anni scrivere con la mano sinistra era considerato un difetto. Rivedo mia nonna che mi forzava perché mi esercitassi a scrivere con la destra. Il risultato è stato che per tutta la vita ho avuto una calligrafia orribile.

Durante i miei anni della scuola secondaria c'era la guerra, e la scarsità della carta riduceva l'insegnamento convenzionale a favore di ore e ore di dibattiti e discussioni. Questo mi permise, già da ragazzo, di imparare a parlare in pubblico, a fare domande e a sviluppare interesse per la politica. Fortunatamente avevo dei professori in gamba. Ce n'era uno che ci portava a fare gite nei campi e un po' di speleologia sulle colline del Derbyshire. Oggi queste iniziative sarebbero vietate per motivi di salute e di sicurezza, mentre allora ci infilavamo nelle grotte senza alcuna attrezzatura, con addosso gli abiti di tutti i giorni.

Quando la Seconda guerra mondiale terminò, avevo sedici anni. Ero un teenager libertario, un sognatore, e a quel tempo, secondo mio padre, ero destinato a

finire come un “maledetto operaio”. Adesso che io stesso ho un figlio sognatore, posso capire che fonte di preoccupazioni sia stata la mia adolescenza, perché in effetti io ero tre persone diverse: il pratico, il politico e il sognatore mistico.

Mio padre aveva seguito la carriera di *suo* padre, da muratore a piccolo costruttore saltuario, fino a svolgere lavori edili di maggiore rilevanza durante la guerra. Era arrivato a gestire grossi progetti e a dirigere centinaia di operai. Nel dopoguerra, in quel mondo che vedeva nascere le prime imprese edili, la sua ambizione era fondare un’azienda familiare che lavorasse a opere importanti. A me toccò studiare ingegneria edile e, se avessi assecondato il suo grande desiderio, avrei dovuto continuare con architettura.

Ero invece abbastanza inetto in quel campo e infatti i miei studi di architettura non progredirono mai. Capii che stavo imparando nozioni di edilizia... per osmosi. Ero circondato dagli operai di mio padre e occasionalmente andavo al lavoro con lui, così divenni un apprendista artigiano, figura sempre più rara ai giorni nostri; imparavo osservando degli uomini dai quali il complimento più grande che ci si poteva aspettare era “hai fatto un lavoro maledettamente buono”. Senza che me ne rendessi conto, il loro comportamento e la loro mentalità contribuirono ad avvicinarmi alla progettazione e alla costruzione delle barche. E nonostante tutto gli anni di ingegneria all’università mi servirono per imparare le basi della meccanica e del disegno tecnico, e i metodi di calcolo.

Il mio secondo io, quello politico, venne fuori alla fine degli anni '40. Oggi la politica è noiosa: è fatta di partiti che reclutano i propri membri con incentivi materiali, che vendono soluzioni superficiali per risolvere problemi importanti usando mezzi propagandistici, citazioni, giri di parole a vuoto, posture studiate. Nel dopoguerra la politica era qualcosa di vibrante e di credibile. Gli inglesi avevano appena vinto una guerra che li liberava dalla minaccia fascista. Venivo a contatto quotidianamente con uomini più anziani di me che si erano paracadutati ad Arnhem, che avevano combattuto nella giungla della Birmania, che avevano resistito all’inferno degli aerei kamikaze in Pacifico. Essi, in vecchiaia, meritavano di essere liberati dalla povertà causata da un’economia fallimentare; meritavano che lo Stato provvedesse a dare un buon livello d’istruzione e la possibilità di accedere al miglior sistema sanitario, se malati.

Manchester, dove ero cresciuto, era una città “radicale”; la città dove un cen-

tinaio di anni prima erano vissuti e avevano studiato Marx ed Engels, dove era stata fondata quella che si sarebbe chiamata “economia marxista”. Nel 1819 i cittadini erano insorti ed erano stati annientati nel famoso massacro di Peterloo, soltanto per aver voluto far sentire la loro voce politica.

A quei tempi Manchester era una città con un suo ragguardevole quotidiano, «The Manchester Guardian» – trasferitosi più tardi a Londra e diventato semplicemente «The Guardian». La città aveva anche un'imponente biblioteca centrale, paragonabile all'allora Biblioteca Britannica di Londra. Là imparai a studiare da autodidatta; imparai ad aprire la mente e ad andare alla base di ogni argomento, guidato dal meraviglioso sistema adottato dalla biblioteca per consultare l'indice delle schede. Alla fine della Seconda guerra mondiale, i miei studi politici comprendevano scrittori come H.G. Wells, George Bernard Shaw, Bertrand Russell e William Morris, i cui ideali, espressi nel movimento Arts and Crafts, sono ancora una parte importante della mia filosofia progettistica. Oltre a loro studiai economisti come Adam Smith, Ricardo, Marx e naturalmente il grande britannico John Maynard Keynes.

Divenni presidente del gruppo giovanile del partito laburista; tenni conferenze su H.G. Wells e Bernard Shaw ad associazioni femminili e a gruppi congiunti; fui scelto per essere formato a diventare un futuro membro laburista del Parlamento.

Ciò che mi impedì di trasformarmi in un noioso politico fu il mio terzo io. Amavo vagare tra le paludi, ero uno scalatore, un escursionista, un montanaro. Ogni fine settimana e a ogni vacanza più lunga prendevo un pullman che mi portava a Pennine Moors, la spina dorsale collinare dell'Inghilterra settentrionale; quando ebbi qualche anno in più raggiunsi il Lake District e l'isola di Skye, in Scozia, dove, come si sarebbe espresso il poeta romantico Wordsworth, “vagabondavo solitario come una nuvola”.

Le caratteristiche semplici ed essenziali dei disegni dei miei catamarani – a volte definiti spartani – nascono proprio dalle esperienze della mia adolescenza. Vagabondare nelle brughiere in alta quota, soprattutto in inverno, è un esercizio di sopravvivenza e ha un aspetto molto pratico: se non lo fai nel modo giusto, muori!

A metà degli anni '40 non esisteva un'industria che forniva attrezzatura da campeggio, tende specialistiche, sacchi a pelo, fornelli da campo o abbigliamento adeguato (il vestiario a quel tempo era ancora razionato). E, a pensarci bene,

girovagare per i campi nei dintorni di Manchester e Sheffield era addirittura illegale. Nel 1932 le persone che rivendicavano il loro diritto a vagabondare venivano spedite in prigione. Il mio desiderio di girovagare sorpassava però le minuzie della legge, o la mancanza di equipaggiamento adatto. I nostri scarponi da montagna erano quelli dei militari, così come i pantaloni e i maglioni di lana (“nostri” perché a quei tempi, oltre a me, c’erano molti altri vagabondi). Mia madre, una risoluta femminista che appoggiava le mie imprese d’indipendenza, mi aveva confezionato delle camicie di flanella spessa e riadattato un vecchio cappotto trasformandolo in una giacca a vento con cappuccio. Per l’inverno mio padre mi aveva procurato un cappotto di grossa lana della Marina. Era pesante, ma non lasciava passare né pioggia né neve. Il mio fornello da campo era un pentolino che mettevo direttamente sopra al fuoco. Procurarsi uno zaino era un problema; il sogno irraggiungibile era un “Bergen pack”. Copiando alcune foto che avevo visto in biblioteca, costruii una struttura in legno per sorreggere uno “Yukon pack”. Imparai molto presto come realizzare i miei sogni con mezzi economicamente abbordabili.

Imparai anche ad adattare il mio corpo. Non avendo una tenda, dormivo negli ostelli della gioventù, nei recinti per le pecore e molto spesso mi riparavo dal vento rifugiandomi dietro le rocce e stendendo il sacco a pelo sulle felci e sui brughii. In quelle occasioni sviluppavo la capacità di sintonizzarmi con la natura e le sue forze. La vita in questi fine settimana e in queste brevi vacanze era completamente diversa da quella in città, tanto che cominciai a considerare la possibilità, in futuro, di diventare alpinista. Due miei compagni d’avventure, Don Whillans e Joe Brown, negli anni successivi divennero davvero degli scalatori di fama internazionale.

Credo che l’adolescenza passata a girovagare e ad arrampicare abbia aperto le aree dell’“uomo primitivo” di Carl Jung nel mio subconscio, oppure mi abbia consentito, in quanto uomo primitivo, di capire istintivamente molti aspetti della natura che mi circondava. Ed è questa consapevolezza che spiega in gran parte quella che, anni dopo, sarebbe diventata la mia filosofia nel progettare imbarcazioni.

Ricordo bene il momento in cui la mia vita di avventuroso sognatore passò dalle montagne al mare. Stavo scalando le Cuillin, una catena montagnosa sull’i-

sola di Skye. Dall'alto della cresta vedevo i bracci di mare che si infilavano come dita nel cuore dell'isola. Pensai che navigare quel mare mi avrebbe permesso di accedere a gran parte del mondo. Non si trattò però di un abbagliante "flash" profetico, perché già da tempo mi stavo aprendo all'idea di una vita in mare.

Nella biblioteca centrale di Manchester talvolta mi annoiavo studiando "le forze centrifughe che agiscono su una ruota dentata" – non ho mai capito perché dovessi imparare cose di quel genere – o leggendo libri di politica per la mia vita politica. Un giorno scoprii un angolo di delizie. Vicino a uno scaffale di libri di alpinismo ce n'era un altro pieno di racconti di avventure vissute su piccole imbarcazioni. Fui sedotto dalle imprese di Joshua Slocum, del capitano Voss, di Erling Tambs, di Dwight Long, di William Albert Robinson.

Esiste l'attrazione ed esiste l'amore eterno. Sullo scaffale dei libri di avventure di mare trovai *The voyage of the Kaimiloa*, di Éric de Bisschop, un viaggio dalle Hawaii alla Francia fatto alla fine degli anni '30 su un catamarano "a doppie canoe". Questo libro è stato il mio amore eterno. Éric de Bisschop è stato colui che mi ha ispirato a diventare progettista di catamarani. Non furono soltanto la sua barca e il suo viaggio a ispirarmi, ma anche le sue teorie sulle migrazioni degli abitanti delle isole del Pacifico, di cui parlerò più avanti.

Prosaicamente fu MacDonald a darmi la spinta decisiva verso la navigazione a vela. Questo marinaio dell'isola di Skye aveva trasformato una scialuppa e la teneva a Glen Brittle, la vallata sul mare ai piedi della catena dei Cuillin, dove imbarcava dei charteristi. Una corsa gliela pagai, però poi facemmo un patto: io gli avrei procurato dei clienti giornalieri e lui, in cambio, mi avrebbe portato in barca gratis.

Con tutte quelle idee conflittuali che mi frullavano in testa, qualcosa doveva ben saltar fuori! Quando compii diciannove anni ricevetti in regalo il passaporto. Dopo poche settimane dissi addio al mio mondo adolescente dell'Inghilterra del Nord.

La transizione tra l'adolescenza e l'età adulta è considerata un passaggio molto importante presso quasi tutte le società; di sicuro lo fu per me. Il passaporto mi servì per una vacanza di arrampicate sulle montagne della Svizzera e dopo tre settimane dal mio arrivo ebbi la mia prima avventura amorosa con una ragazza svizzera della mia età. Quando non stavo con lei lavoravo per guadagnare un po'

di soldi: fui assunto in un cantiere edile di Zurigo come “un maledetto operaio”, avrebbe detto mio padre. Feci anche un corso accelerato di Schweizer-Deutsch (svizzero tedesco). Ero entrato a far parte dell'Europa del dopoguerra.

Mi ero iscritto anche a un'“Università di Vita” unica nel suo genere. Queste università, infatti, erano esistite fino al primo Medioevo, quando gli studenti viaggiavano per l'Europa incontrandosi tra loro: studenti di Toledo, Parigi, Oxford, Cambridge, che discutevano di filosofia, scienze e altri argomenti fondamentali, a imitazione degli antichi Greci che si raccoglievano attorno a famosi filosofi per dissertare e dibattere.

Le città europee del dopoguerra fervevano di giovani pieni di vita che avevano combattuto nella resistenza, oppure di giovani tedeschi e austriaci che avevano capito come i loro ideali fossero stati crudelmente violati. Le idee sociali erano argomento di accesi dibattiti nei caffè e negli ostelli della gioventù, dove ci si incontrava. Quando si parlava di politica ero in grado di dire la mia, ma se si sconfinava nell'arte, nella musica o nella letteratura, allora, da inglese, mi rendevo conto di essere uno “zotico”.

Durante gli anni della guerra le donne avevano conquistato la loro libertà sessuale, anche se aleggiava ancora molta sessualità maschilista. La mia giovane età e l'inesperienza mi impedivano di avere un deciso comportamento da “macho”, così i miei mentori nella musica, nell'arte, nella letteratura e nella moda furono solo donne, alcune più vecchie di me, la cui conquista dell'indipendenza non era certo minacciata da un giovane e focoso amante.

Incontrai Pat, un'americana di dieci anni più vecchia, in vacanza in Svizzera. Pat aveva studiato al Bryn Mawr e al Vassar college in America e a quell'epoca non avevo proprio idea dell'importanza dei suoi studi. Stava per prendere un'altra laurea in letteratura inglese all'università di Oxford. Io le leggevo poesie di Shakespeare e discutevamo di letteratura. Lei mi vedeva come un futuro scrittore bisognoso di essere incoraggiato e guidato e, visto che stava per diventare direttrice di una prestigiosa casa editrice americana, chi ero io per permettermi di discutere?

Due anni dopo Pat tornò in America e, poiché aveva capito in che direzione volevo andare, mi inviò un regalo d'addio, un libro determinante nel mio sviluppo di progettista, il *Boat Building in Your Own Back Yard*, di S.S. Rabl, uscito

nel 1947. Il libro, che conservo ancora, proponeva uno stile di costruzione delle barche molto semplice e di tradizione americana; barche che potevano essere costruite da chiunque vi si fosse applicato, senza bisogno di sette anni di apprendistato. Questo libro mi fece capire che, in pratica, io stesso potevo costruirmi una barca.

In quel periodo la mia vita ricevette una spinta sessuale e sensuale ancora più importante, che coincise con la mia entrata nel mondo artistico e culturale del centro Europa. L'artefice fu Traudl, una donna viennese, anche lei più vecchia di me, che conobbi a Zurigo. Traudl stava ultimando il tirocinio per diventare dottore in psicologia, materia che aveva il suo centro nella città svizzera. Penso che mi abbia considerato un animale sessuale, selvatico e primitivo, dal quale trasse godimento e che cercò di civilizzare.

La seguì a Vienna quando la città era ancora occupata dai russi, con zone autorizzate agli inglesi e agli americani. Indossavo abiti appartenuti ai militari e stivali al ginocchio di stile britannico e americano, e probabilmente sembravo appartenere a una branca esotica di qualche gruppo militare speciale. A Vienna trascorsi la maggior parte del tempo illegalmente, ma nessuno mi venne mai a controllare. Traudl mi introdusse nei salotti emergenti, dove si discuteva di personaggi messi al bando da Hitler, come Klimt nel campo dell'arte, Smetana con *La Moldava* e soprattutto Freud e Jung. Questi argomenti erano oggetto di discussioni profonde ed emozionanti. Stavo vivendo come uno studioso di inizio Medioevo.

Quando non mi civilizzava culturalmente, Traudl lo faceva sessualmente, insegnandomi come il sesso conduca alla sensualità e a un significato più profondo della vita. Questi concetti sono alla base dello yoga tantrico. Fu lei a farmi conoscere l'"Aspetto Universale del Femminile".

Nel bacino del Mediterraneo e in molte parti del mondo il mare è visto come femmina, madre, amante, dea. Più tardi ho portato questo aspetto femminile anche nella mia vita di progettista. Il progetto di una barca è molto più di un mucchietto di formule; è qualcosa che per esprimersi completamente ha bisogno di linee sensuali.

Dopo Vienna girai la Francia, la Germania e la Danimarca in autostop e arrivai in Svezia, Paese che si era mantenuto neutrale. Mi avevano detto che qui avrei

potuto trovare dei piccoli e semplici pescherecci da trasformare per renderli adatti a solcare gli oceani. Imparai un'altra lezione di vita: le barche, persino le più piccole, costano soldi. Il mio sogno fanciullesco non aveva preso in considerazione questa realtà fondamentale e mi ci vollero ancora alcuni anni prima di svegliarmi dal sogno e riuscire ad avere il mio primo catamarano oceanico.

Il fatto di essere figlio unico può spiegare le tensioni che, mentre crescevo, i miei genitori mostravano nei confronti delle mie attività. Adesso, in età matura e con due figli – di cui uno molto simile a me – capisco quanto mio padre tenesse a me, anche se i suoi impacciati consigli li esprimeva con accenti bruschi, a volte brutali: «Dici di voler solcare i mari su una barca a vela. Non l'hai mai fatto, cercati un maledetto lavoro a bordo di una barca e prova cosa vuol dire!».

Aveva ragione. Dovevo smettere di essere lo studioso medioevale, lo scrittore, il poeta, il sognatore, l'amante. Era ora che il mio sogno legato al mare incontrasse la dura e pratica realtà. Era il 1949 e stavo vivendo di sogni a Pembrokeshire, nel Galles meridionale, dove lavoravo in un campo a raccogliere patate. Milford Haven a quei tempi era un porto importante, così girai per le banchine e trovai un imbarco su un peschereccio.

Guardando a ritroso, lo skipper del peschereccio che mi diede lavoro doveva essere disperato! Mi ero presentato con una camicia a fiori, vecchi mocassini ai piedi e i soliti occhiali. Mi offrì il ruolo più basso fra quelli bassi: assistente del cuoco e apprendista in coperta. Navigammo nel mare d'Irlanda e in oceano Atlantico fino al Porcupine Bank. All'inizio soffrì un violento mal di mare, ma dopo un paio di giorni mi prelevarono dalla cuccetta e mi misero a pelare secchi di patate. Mi soprannominarono "Longfellow" perché ero alto 1,87 e tenevo un diario.³

La barca si chiamava *Westcarr* ed era uno di quei pescherecci a vapore di prima della guerra, che avevano soppiantato quelli vecchi, a vela. Alcuni fra gli uomini dell'equipaggio, infatti, avevano cominciato il loro lavoro di pescatori navigando a vela. Potrei scrivere un romanzo su quanto sia stata dura la vita a bordo di *Westcarr* e di quanto feroci siano le tempeste autunnali lungo la costa

³ Il soprannome, traducibile in "lo spilungone", fa al contempo riferimento a Henry Wadsworth Longfellow, letterato statunitense del XIX secolo. N.d.t.

atlantica dell'Irlanda. Durante uno di quei viaggi sentimmo per radio la notizia che un peschereccio di nuova costruzione si era rovesciato al largo dell'Islanda a causa del ghiaccio in coperta e sull'attrezzatura. Non posso invece scrivere di difficoltà avute con quei gran lavoratori che formavano l'equipaggio – da loro non ricevetti mai né crudeltà, né umiliazioni o disprezzo. Mi accolsero come uno di loro e col loro esempio cominciai a diventare “un uomo del mare”.

Quando, molti anni dopo, andai a vivere a Milford Haven, ritrovai con piacere il vecchio skipper di *Westcarr*, ormai in pensione. Gli feci usare il mio ufficio sui *docks* per sbrigare del lavoro per il sindacato nazionale dei marinai. L'esperienza passata sul peschereccio aveva lasciato in me una traccia profonda e la consapevolezza di riuscire a resistere a ciò che gli uomini di terra chiamano “i mari selvaggi”.

Tornai al Nord per un altro breve attacco di spensierato edonismo, ma pochi mesi più tardi, nel 1950, mi presentai a una ditta nel Leicester di nome Bell Boat Building Company, esordendo con la mia solita frase: «Vorrei lavorare qui, mi va bene fare qualsiasi cosa».

La società aveva cominciato l'attività producendo alveari e il proprietario era un marinaio appassionato. Era uno di quei numerosi giovani che avevano lasciato le armi alla fine della guerra ed erano diventati marinai o montanari per riprendere in mano la propria vita dopo gli orrori militari che avevano vissuto.

A quel tempo la Bell stava producendo dei dinghy a spigolo multiuso di 14 piedi a remi e a vela, pubblicizzati dalla rivista «Yachting World»: i GP14. Erano piuttosto rivoluzionari all'epoca, fatti con pannelli di compensato stratificati e incollati fra di loro usando la tecnica di costruzione americana a spigolo delle barche da lavoro di cui io avevo già letto nel *Boat Building in Your Own Back Yard*.

La costruzione di carene a spigoli quadrati si era diffusa in America al tempo dei primi coloni. In Europa, nel corso di centinaia di anni, si erano sviluppati molti mestieri che utilizzavano il legno come principale materiale di costruzione. C'erano falegnami mobiliari, carpentieri, bottai, carradori, costruttori di barche, ecc. La costruzione tradizionale europea, che prevedeva barche con numerose curve in legno, richiedeva una grande specializzazione. Nel periodo pionieristico, in America, gli uomini che sapevano maneggiare una sega, una pialla, un'ascia o una scure erano dei tuttofare e di conseguenza, non essendo costrut-

tori professionisti, svilupparono semplici barche a spigolo con appena qualche curvatura più complicata. I colleghi europei li guardavano dall'alto in basso e torcevano il naso davanti a questi metodi semplicistici.

La Bell Boat Building Company costruiva alveari in una parte della fabbrica e i GP14 in un'altra. Dopo poco il «Daily Mirror» commissionò alla Bell un prototipo di dinghy a spigolo, il Mirror Dinghy, del quale furono venduti almeno centomila kit. Questo piccolo scafo diffuse lo sport della vela tra migliaia di giovani, rendendolo popolare e abbordabile in tutta la Gran Bretagna.

La Bell mi licenziò perché non ero “un buon operaio”. Dieci anni dopo, nel 1960, mi trovavo al Salone nautico di Londra – a quel tempo avevo già fatto due traversate atlantiche – e mi avvicinai piuttosto compiaciuto allo stand della ditta. Si ricordavano di me; «James», mi dissero, «alla fine abbiamo licenziato il caposquadra che ti aveva licenziato. Aveva cercato di scaricare i suoi errori su di te.»

2

Ruth

Quando mi licenziarono dalla Bell Boat Building Company mi fu facile tornare alla vita libertina e edonistica, ma poco dopo questo modo di vivere non mi soddisfaceva più e feci ritorno alle mie montagne per ripensare a quanto stavo facendo. Scelsi la bella catena montuosa del Lake District, nel Nord dell'Inghilterra. Dopo alcuni giorni di trekking solitario finii col trovarmi davanti a un ostello della gioventù che, a quell'ora del primo pomeriggio, non aveva ancora aperto. Mi sedetti a riposare appoggiato al mio zaino e cominciai a leggere. A un certo punto diedi un'occhiata in giro e vidi una giovane donna che saliva lungo il pendio, china sotto il peso del suo zaino. Era Ruth Merseburger. Era il 1951 e, guardandola, certo non potevo immaginare che di lì a poco quella donna sarebbe diventata una forza preponderante nella mia vita e la compagna inseparabile dei successivi sessantaquattro anni.

Ruth era tedesca e sette anni più vecchia di me. Era timida, ma silenziosamente forte e, come avrebbe dimostrato la vita, una brillante organizzatrice. Proveniva da una tranquilla famiglia della media borghesia di Zeulenrhoda, una piccola città della Turingia, al centro della Germania. Suo padre era il proprietario del negozio di libri del posto. Era un'appassionata ma discontinua sciatrice e amante delle camminate in montagna.

Durante i primi anni della guerra Ruth aveva studiato editoria a Leipzig. Questa materia attirava quegli intellettuali che non volevano unirsi al partito nazista e di conseguenza non potevano trovare lavoro come insegnanti. Ruth era la più giovane del suo gruppo di studenti, tutti notevolmente più anziani e con più esperienza. Frequentandoli, sviluppò molti aspetti della sua visione della vita.

Nell'ultimo anno di guerra fu obbligata dal regime a lavorare come domestica e bambinaia presso un professore di diritto, un uomo molto discreto che, al pari degli studenti di Leipzig, aveva idee antinaziste e antihitleriane.

Alla fine della guerra Ruth fu tra quelle donne tedesche conosciute come "*Trümmerfrauen*", donne delle macerie. Nella Germania devastata del dopoguerra, infatti, la popolazione maschile si era ridotta parecchio: molti uomini erano morti, molti erano prigionieri di guerra, altri erano estremamente indeboliti e quindi toccava alle "donne delle macerie" scavare a mani nude in mezzo alle rovine per rimuovere dalle strade montagne di detriti causati dalle bombe.

Prima che la incontrassi, Ruth stava studiando storia dell'arte a Marburg, ma siccome era rimasta senza soldi era venuta in Inghilterra *au pair* per migliorare il suo inglese e raggranellare quanto le serviva per continuare gli studi. Quando, all'età di trent'anni, attraversò la Manica, era la prima volta che vedeva il mare.

Alcuni luoghi comuni sui tedeschi li indicano come ottimi costruttori di automobili, come pilastri dell'Unione Europea e come totalmente privi di senso dell'umorismo. Ciò che invece di solito non si considera è il profondo filone spirituale del loro subconscio. Lo troviamo nelle opere dei loro compositori, come Beethoven, nei poeti, come Goethe, nei pittori, come Caspar David Friedrich (uno dei preferiti di Ruth) e nel concetto del *Wandervogel*: lo studente errante del Medioevo.

Gli insegnamenti di Rudolf Steiner sono un ulteriore esempio; egli fu un poliedrico filosofo tedesco conosciuto in Occidente per le sue idee educative, per la medicina antroposofica, le arti visuali e di movimento, l'attivismo sociale e l'agricoltura biodinamica. Nei suoi gruppi di studio Ruth incontrò molte persone che seguivano questi insegnamenti, peraltro messi al bando da Hitler.

I rapporti creativi con l'americana Pat e con l'austriaca Traudl avevano avuto delle limitazioni, perché entrambe vivevano negli schemi culturali dell'establishment occidentale, rappresentati dall'editoria e dalla medicina. Esse potevano guardare oltre i loro schemi, ma non vivere al di fuori di essi. Invece Ruth, come me, voleva e aveva bisogno di vivere fuori dagli schemi.

3

Le mie prime barche

“Vivere fuori dagli schemi” suona romantico, ma implica una disciplina che dovevo imparare. Nel primo anno della nostra vita in comune Ruth e io, nel giardino sul retro della casa di mio padre, costruimmo un progetto di 15 piedi e 6 pollici ricavato dal *Boat Building in Your Own Back Yard*. Feci tutti gli errori tipici dei neocostruttori: avevo allungato il disegno, cambiato il materiale di costruzione e aumentato le dimensioni della cabina. Fu un disastro.

Ruth non mi abbandonò, ma alla fine del 1952 accettò un lavoro a Wimbledon, dove tempo addietro aveva lavorato come *au pair*, per racimolare un po' di soldi. Il lavoro dava alloggio a entrambi e, come il fato aveva deciso, eravamo vicini alla sede di un prestigioso cantiere che costruiva barche su un'isoletta del Tamigi, il Thorneycroft.

Questo cantiere aveva costruito imbarcazioni in legno di lusso e di grande qualità già negli anni '30; ne aveva costruite anche per la Marina Militare britannica. Mi presentai nei loro uffici cercando lavoro. I capi capirono subito che non avevo i requisiti adatti, ma quando dissi che desideravo lavorare da loro e che avrei accettato qualsiasi impiego, alzarono le sopracciglia, si consultarono velocemente in privato e mi dissero: «C'è un posto da operaio nel magazzino come aiutante di Percy, il magazziniere». «Lo prendo», dissi.

Percy era un vecchietto meraviglioso e gentile, contentissimo di avere un aiutante giovane e vigoroso. Il magazzino era pieno di tutto ciò che serviva a costruire barche da 16 a 100 piedi. In un deposito buio e polveroso, che dovevo pulire e tenere in ordine, vi erano alcuni modelli in legno di vecchi progetti e sperimentazioni che erano stati conservati. Trovai il modello di una slitta di mare

Hickman, un'imbarcazione a motore americana a doppio scafo di prima della guerra. C'erano anche molte riviste americane di nautica che non conoscevo affatto, come «The Rudder». Stavo imparando molto in poco tempo.

Avevo anche il compito di fare consegne nei vari reparti. Tenendo sempre gli occhi ben aperti, imparai un sacco di cose sulla costruzione di raffinate barche in legno tradizionali. Imparai anche a non toccare mai un arnese di un artigiano. Sepur gentilmente, egli avrebbe detto "aspetta" e avrebbe spostato l'attrezzo da sé.

Un costruttore più giovane di altri, che aveva capito le ragioni per cui volevo lavorare in quel cantiere, mi prese sotto la sua ala. Un giorno mi disse: «Se vuoi imparare a progettare barche, devi parlare con Old Jock». Old Jock era uno scozzese; mi disse che attorno al 1905, quando era un ragazzo, accompagnava suo padre e suo zio nel porto di Aberdeen in bassa marea per studiare le forme degli scafi dei leggendari Zulu, i pescherecci di aringhe con l'armo aurico. A un uomo di terra gli scafi sarebbero sembrati tutti uguali, ma i costruttori e i marinai sapevano cogliere ogni piccola differenza. Differenze che miglioravano la velocità, la tenuta in mare e la capacità di carico. Il padre di Old Jock aveva costruito uno Zulu veloce e molto marino, di cui c'era un modello ad Aberdeen. Parlare con Jock mi aiutò prima di tutto nel mio lavoro di progettista, e successivamente nel mio ruolo di archeologo marino. I suoi insegnamenti erano: "Sii umile, guarda e ascolta, impara dal passato e rispetta i tuoi utensili, poi cerca di migliorare e vai avanti."

Dopo aver lavorato al Thorneycroft per sei mesi, in primavera ritenni di essere pronto a costruire la mia barca. Quando frequentavo la Manchester Central Library mi ero occupato dei lavori di G.R.G. Worcester sulle giunche cinesi. Come archeologo marino posso affermare che lo sviluppo storico delle forme delle vele e degli scafi nel Nord Europa e nel bacino del Mediterraneo era ben diverso da quello che subirono le imbarcazioni in Asia e in Pacifico. Le vele delle giunche cinesi "a tendina" e completamente steccate erano, ad esempio, notevolmente diverse. Per un certo periodo presi in considerazione l'idea di costruirmi una giunca.

Venni a sapere che per 15 sterline, più cinque di spedizione, avrei potuto ricevere una scialuppa di 20 piedi in legno, completa di vela aurica. Potevo quindi trasformare la scialuppa in una piccola giunca e mettermi in mare.

Per prima cosa mi dimisi dal Thorneycroft; fu un commiato triste per entrambe le parti. Mi dissero che per me era pronta una posizione manageriale. Avevo imparato moltissimo e mi ero fatto un sacco di amici in tutti i piani dell'edificio. Stavo lasciando la sicurezza, ma l'idea di solcare gli oceani era ormai diventata un'ossessione.

La barchetta arrivò su un camion a Thames Ditton, sul Tamigi, dove avrei avuto lo spazio per lavorarci sopra e vararla. Si trattava di uno scafo robusto in legno a clinker, a doppia apertura, tenuto in forma da stecche in legno: un tipo molto comune all'epoca. Tolsi le stecche e misi delle travi attraverso le murate. Al centro costruii una cabina molto spaziosa, decisamente troppo grande per quella barca. Per limitare lo scarroccio, usai le stecche che avevo tolto e feci delle derive laterali, come quelle delle chiatte sul Tamigi e delle imbarcazioni tradizionali olandesi. Trasformai la vela aurica, arrivata assieme allo scafo, in una vela a giunca. Feci due materassi con dei sacchi riempiti di fieno, comprai un fornello da campo, un bollitore, una padella, un pentolino e ci avventurammo in mare.

“Avventurarsi in mare” non fu romantico come dirlo. Da Thames Ditton al mare aperto, via Londra, ci sono ventidue ponti. Non avendo il motore, riuscivamo a scendere il fiume solo con la corrente a favore. Anche remando forsennatamente con i nostri due remi ci capitava di incappare in qualche vortice che ci faceva uscire da sotto un ponte con la poppa in avanti. Ci mettemmo due o tre giorni per raggiungere Hole Haven, una desolata caletta presso Canvey Island, all'estuario del Tamigi. Ruth era una compagna straordinaria: mai una critica per la mia inettitudine, sempre incoraggiante. Insieme cominciammo ad adattarci alla vita in mare a bordo di una piccola imbarcazione.

All'inizio degli anni '50 lo yachting era un'attività poco diffusa, non c'erano ormeggi, non c'erano banchine. Non avendo un dinghy, per andare a terra le possibilità erano due: con la bassa marea camminavamo affondando nel fango molle fino alle ginocchia e con l'alta marea non ci restava che nuotare. Incontrammo molte persone “alternative” che vivevano su vecchi pescherecci in disuso o a bordo di barche a motore appartenute alla Marina; da loro ricevevmo sempre manifestazioni di amicizia e buoni consigli.

Da Canvey Island raggiungemmo Swale, tra l'isolotto di Sheppey e il continente, sulla parte sud dell'estuario del Tamigi, a volte con vento contrario o in

bonaccia. Trascinai la barca con una corda sulla spalla camminando nel fango, mentre Ruth col timone cercava di evitare le secche. In questo modo raggiungemmo Whitstable e poi ci mettemmo in mare aperto contornando North Foreland fino a Ramsgate. Il nostro piano era di attraversare la Manica, risalire la costa del Belgio, dei Paesi Bassi e il Reno fino a Düsseldorf, nel cuore della



Annie E. Evans *nel porto di Ramsgate.*

Germania, dove Ruth aveva dei parenti. L'idea, poi, era quella di ridiscendere il fiume e proseguire. Ragazzi, ne avevamo da imparare!

Passammo una settimana a Ramsgate, "adottati" da un vecchio capitano di chiatte a vela del Tamigi, un certo Tom; egli semplificò il mio complicato armo a giunca, mi insegnò come veleggiare in modo più efficiente e, quando la marea e il tempo furono quelli giusti, mi disse: «Vai».

Agli inizi degli anni '50 la Manica non era certo congestionata e sorvegliata come adesso. Da un punto di vista patriottico quel tratto di mare rappresentava per gli inglesi la via d'acqua che teneva gli invasori europei fuori dalla Gran Bretagna. Da una parte si era a casa, dall'altra c'erano i "continentali". Attraversare la Manica fu per noi un passo avanti molto importante.

Ruth era la mia "continentale" personale, e ogni giorno che passava dimostrava grande attitudine alla navigazione. Continuammo quindi il viaggio sulla nostra *Annie E. Evans* – nome che avevamo scelto in onore di una cara vecchia amica quacchera. Da Ramsgate raggiungemmo Calais, seguendo poi la costa francese fino a Zeebrugge, in Belgio, lungo la Schelda, attraverso le isole olandesi fino a Dordrecht e infine risalimmo il Reno fino a Düsseldorf. Quando la corrente era contraria ci affidavamo alle numerose piccole chiatte di fiume che amichevolmente ci davano uno strappo.

Avevamo completato il nostro programma, avevamo imparato molto su come navigare in modo affiatato e avevamo capito che la nostra giunca di 20 piedi non era una barca adatta per gli oceani. Ruth, leggermente esasperata, mi chiese: «Adesso cos'hai intenzione di fare, cosa vuoi davvero?».

4

Archeologia e storia

L'archeologia e i primi anni della storia dell'uomo – da dove proveniamo, come ci siamo sviluppati in uomini moderni, l'evoluzione dei nostri utensili e come si è trasformata la nostra organizzazione sociale – sono temi sfaccettati, profondi, intensi, che si studiano nelle moderne università. Sono l'argomento di diversi programmi televisivi e giornali e riviste si occupano regolarmente di pubblicare le ultime rivelazioni sulle nostre origini e sul nostro comportamento sociale primitivo.

L'archeologia, come scienza, iniziò a svilupparsi verso la fine del XIX secolo, quando uomini facoltosi dalle menti curiose affidarono a gruppi di operai il compito di scavare in vecchi tumuli. Heinrich Schliemann, ad esempio, cominciò a fare degli scavi a Troia nel 1868, Flinders Petrie iniziò degli scavi in Egitto nel 1880, catalogando e registrando scientificamente i reperti, e Arthur Evans scavò il palazzo di Cnosso, a Creta, a partire dal 1900-1905. L'archeologia, a quel tempo, era un hobby per uomini ricchi.

Nel 1949 fu sviluppato il metodo di datazione col radiocarbonio, che permetteva di datare con molta accuratezza un reperto ritrovato. Da allora l'archeologia, intesa come disciplina universitaria severamente regolamentata, cominciò a emergere.

Più o meno nello stesso periodo, ma in modo separato, si stava sviluppando un altro aspetto dell'archeologia, l'"archeologia sperimentale", una disciplina che tentava di verificare sperimentalmente, mettendole in pratica, le tecniche costruttive e di fabbricazione antiche, la loro fattibilità e coerenza. Thor Heyerdahl fu uno dei primi a usare questa tecnica per provare le sue teorie sulle migrazioni dei polinesiani.

Thor Heyerdahl era norvegese. I norvegesi, vivendo lungo la costa atlantica più settentrionale dell'Europa, sono gente di mare dura, altamente individualista. Alla fine del XIX secolo due grandi esploratori, Fridtjof Nansen e Roald Amundsen, dimostrarono questa eccezionale mentalità e capacità di vivere e adattarsi alla natura: Nansen esplorò la Groenlandia e l'Artico negli anni 1880-1890, Amundsen guidò la prima spedizione che raggiunse il Polo Sud nel 1911. Entrambi rispettarono e si adattarono allo stile di vita degli Inuit. La spedizione inglese al Polo Sud condotta nello stesso anno dal capitano Scott fallì tragicamente perché lui e i suoi uomini, nonostante la grande prova di coraggio, non poterono o non vollero adattarsi al modello degli Inuit.

Thor Heyerdahl era nato a Larvik, in Norvegia, nel 1914, la sua giovinezza piena delle gesta eroiche di Nansen e Amundsen. Nel suo libro *Fatu Hiva*, pubblicato per la prima volta nel 1974, dopo il famoso *Kon-Tiki*, uscito nel dopoguerra, egli racconta di come nel 1936, a soli ventidue anni, riuscì a convincere famiglia e università a supportare il suo progetto di andare alle isole Marchesi a studiare botanica. Riuscì anche a persuadere una sua compagna di studi ventenne, di nome Liv, ad accompagnarlo, non prima però di averla sposata, come si conveniva a quel tempo.

In quel libro Heyerdahl sottolinea più di una volta di “non essere un hippy”, pur descrivendo le gioie e le difficoltà di vivere nudi, di procurarsi il cibo dalle piante, dai pesci e dai gamberi nei torrenti. Posso capire il suo disappunto nell'essere definito con la parola “hippy”, perché la stessa cosa successe anche a me.

Nel 1936, durante il suo soggiorno a Fatu Hiva, egli si rese gradatamente conto della devastazione, in termini di numeri e di cultura, del popolo polinesiano da parte dell'Occidente, che aveva portato malattie e l'intromissione dei missionari. Heyerdahl cominciò così a riflettere su un serio problema antropologico: dove si trovava la terra d'origine di questo popolo che abitava su un'isola in mezzo all'oceano Pacifico e, soprattutto, come era arrivato fino a lì?

Gli Heyerdahl non ebbero vita facile. È duro per un occidentale tornare completamente indietro all'Età della pietra. Fortunatamente la coppia si guadagnò l'utile amicizia di uno degli ultimi capi polinesiani purosangue, Tei Tetua. Un giorno, al tramonto, mentre sedevano con Tei Tetua meditando sull'origine dei suoi antenati, il capo andò in semitrance e si mise a cantare una vecchia canzone

che portò a ulteriori riflessioni sul luogo di provenienza dei progenitori dei primi polinesiani insediatisi sull'isola e sul tipo di imbarcazione che li aveva portati fin lì. Alcune incisioni nella roccia e altri reperti archeologici presenti sulle isole Marchesi suggerivano delle connessioni con il Sud America.

Di ritorno in Norvegia, Heyerdahl continuò ad approfondire la ricerca della storia della Polinesia che tanto l'aveva intrigato a Fatu Hiva e, in base ai dati archeologici ed etnografici disponibili a quel tempo, arrivò alla conclusione che l'origine del popolo polinesiano era da ricercare a est, e cioè nel continente americano. Concluse anche che le imbarcazioni che avevano permesso quelle migrazioni di circa 4000 miglia in oceano dovevano essere state delle scialuppe a vela partite dal Perù, fatte con tronchi di balsa. Quel tipo di mezzo autoctono risale a prima dell'invasione spagnola, nel 1528, e restò in uso come barca da lavoro costiera fino all'inizio del XX secolo.

Poi, dal 1939 al 1945, ci fu la Seconda guerra mondiale e quel pacifico giovanotto sognatore dovette prendere le armi e andare a difendere il suo Paese, vivendo tra le nevi della Norvegia artica con un fucile in mano e combattendo contro giovani tedeschi, molti dei quali, in circostanze diverse, avrebbero avuto gli stessi suoi ideali. Heyerdahl era proprio il tipo di giovane che incontravo e con cui mi intrattenevo nei miei primi anni erranti alla fine della guerra.

La velocità con la quale Heyerdahl nel 1947 organizzò la spedizione del *Kon-Tiki* per dimostrare le teorie nate durante il periodo a Fatu Hiva fa pensare che il progetto fosse già stato concepito negli anni del servizio militare, mentre combatteva per la sua vita e la sua patria. L'aspirante botanico stava per diventare uno dei primi archeologi sperimentali marini.

Se amate il mare, se amate l'avventura, se siete interessati alle origini dell'uomo, dovrete leggere *The Kon-Tiki Voyage*. Il primo capitolo, dal sottotitolo *A theory; who peopled the Polynesian Islands; riddle of the South Seas; theories and facts; legend of Kontiki and the white race*, dà una panoramica degli studi di Heyerdahl, sui quali basò le sue teorie. Oltre a queste teorie archeologiche e ai dettagli tecnici su come veleggiare in oceano a bordo di un mezzo di trasporto primordiale, egli descrive più e più volte la bella e spirituale consapevolezza che proviene da una navigazione oceanica, specialmente a bordo di una piccola imbarcazione non occidentale. Il libro divenne molto

famoso e fu tradotto in settanta lingue. Nel 1951 il film-documentario sulla spedizione vinse un Oscar.



Ero ormeggiato lungo un pontile sul Reno, avevo venticinque anni ed ero seduto insieme a Ruth nel mio scafo di 20 piedi, che stavo per abbandonare. Ruth era la mia compagna e quindi aveva pieno diritto di chiedermi quali fossero le mie idee per il futuro. Sapeva che ero scettico riguardo alle affermazioni di Heyerdahl, il quale sosteneva che una zattera in legno di balsa americana era stato l'unico mezzo marino usato nelle migrazioni nelle isole del centro Pacifico. Del resto, poco dopo esserci conosciuti avevamo fatto l'autostop fino a Londra per vedere il film *Kon-Tiki*, facendo una lunga coda per entrare al cinema. Mentre guardavamo il film continuavo a borbottare: «Ha torto, ha torto. Perché non si è documentato sui viaggi e sulle teorie di Éric de Bisschop?».

Così, quando Ruth mi chiese: «E adesso cosa faremo?», intendendo “cosa farai...”, risposi: «Voglio costruire una doppia canoa con la quale attraversare l'Atlantico per provare che Heyerdahl ha torto ed Éric de Bisschop ragione». Per un venticinquenne questa era un'affermazione di un certo peso, ma fortunatamente la mia compagna, una tedesca dell'era delle *Trümmelfrauen*, ebbe il coraggio di ascoltare senza piantarmi in asso.

The Voyage of the Kaimiloa di Éric de Bisschop, scoperto nella Manchester Central Library, divenne il primo libro della mia libreria nautica personale; ce l'ho ancora.

È stato il libro che per primo ha aperto la mia mente alle avventure di mare; il libro che mi ha fatto capire che il mare non è una barriera, bensì un sentiero verso il mondo; il libro che mi ha fatto conoscere il Pacifico e il suo meraviglioso “Popolo del Mare”. Dai sedici ai venticinque anni, nei primi nove anni della mia vita da adulto, questa idea è stata un *leitmotif*, il tema ricorrente della mia incoscienza di sognatore.

Nel libro De Bisschop racconta i due incredibili viaggi iniziati a Shanghai, in Cina, agli inizi degli anni '30 a bordo di due piccole barche. Il primo con una giunca cinese di circa 60 piedi e 40 tonnellate che egli costruì sul fiume Yangtze,

a circa mille chilometri dalla foce, e che successivamente naufragò al largo di Taiwan durante un tifone. Imperturbabile, Éric tornò in Cina assieme a Tatibouet, un bretone suo amico e compagno d'equipaggio per tanti anni, e nel giro di tre mesi costruì *Fou Po II*, una giunca di 40 piedi con la quale navigarono fino alle Filippine, alle Indie orientali olandesi, al nord dell'Australia, alla Papua Nuova Guinea, alla Melanesia, raggiungendo infine l'atollo di Jaluit nelle isole Marshall. Lo scopo del viaggio era lo studio delle correnti oceaniche e delle possibili rotte delle popolazioni che si erano insediate nelle isole del Pacifico.

Erano gli anni '30, periodo in cui le Marshall erano sotto il controllo giapponese. Non essendo, i giapponesi, a conoscenza di eroici navigatori, De Bisschop e Tatibouet vennero imprigionati come spie. De Bisschop riuscì in qualche modo a ottenere che venissero entrambi rilasciati e i due poterono proseguire il loro viaggio per altre 2500 miglia fino alle Hawaii.

La determinazione di De Bisschop nello studio delle correnti oceaniche ebbe scarso successo e alla fine si rivelò quasi un disastro. A loro insaputa, i giapponesi, alla ricerca di prove per dichiararli spie, avevano aperto i loro contenitori sigillati del cibo. Questo fatto fu però scoperto molto tempo dopo, quando i due navigatori cominciarono ad avvertire la puzza proveniente dagli armadietti delle scorte alimentari e capirono che tutte le riserve erano andate a male. Durante il mese che seguì i due rischiarono di morire di fame; raggiunsero comunque le Hawaii e riuscirono ad ancorarsi davanti al lebbrosario di Kalaupapa, sull'isola di Molokai, dove furono portati in ospedale da alcuni locali.

De Bisschop e Tatibouet avevano veleggiato per 10.000 miglia contro i venti prevalenti e le correnti dell'oceano Pacifico. Basterebbe questo per onorarli come grandi navigatori di piccole barche pionieristiche.

Non pago delle difficoltà inflitte durante il viaggio alle Hawaii, il destino sferrò un altro duro colpo. Mentre era ancora in ospedale, un amico comunicò a Éric che la notte precedente una tempesta aveva disancorato *Fou Po II* mandandolo contro gli scogli e riducendolo in pezzi. Il francese aveva perso tutto, incluse le preziose annotazioni sui suoi studi etnografici. Tatibouet si offrì di costruire una nuova giunca, ma l'amico, ancora sconvolto, rispose: «Mio Dio, Tati, non un'altra giunca, questa volta costruiremo una canoa doppia... il tipo di imbarcazione usata nell'antichità dai polinesiani per attraversare il Pacifico».

Il libro prosegue con la descrizione del suo arrivo a Honolulu, accolto con entusiasmo dalla stampa americana; c'è poi il racconto di come ha progettato e costruito in soli dodici mesi il *Kaimiloa*, la sua doppia canoa di 36 piedi, e di come ha incontrato, innamorandosene, la bella principessa hawaiana Papaleaiaina.

Alla mia giovane età ero soprattutto interessato alla sua doppia canoa. Volevo sapere in dettaglio come aveva progettato e costruito il primo moderno catamarano. Col senno di poi, però, oggi capisco che in realtà De Bisschop non faceva una descrizione dettagliata della sua doppia canoa, ma piuttosto raccontava del suo scontro diretto con gli "accademici" del Bernice P. Bishop Museum delle Hawaii. Non era d'accordo con le loro opinioni e derideva i modelli di canoe esposte, descrivendole come "modelli pittoreschi fatti per piacere a turisti curiosi". Sembrava che non gli importasse di farsi acerrimi nemici, che più tardi avrebbero contribuito a emarginarlo dalla storia della navigazione a vela.

Dopo il varo di *Kaimiloa*, avvenuto nel 1938, il racconto continua con la descrizione dell'incredibile viaggio attraverso tre oceani fino alla Francia, navigando in inverno nello Stretto di Torres e in Sudafrica. *Kaimiloa* sopravvisse a diverse dure tempeste dimostrando di saper tenere il mare in modo straordinario.

L'interrogativo accademico degli anni '20 e '30 verteva sulle origini delle popolazioni del Pacifico centrale, lo stesso quesito che Heyerdahl aveva cominciato ad analizzare nel 1936 a Fatu Hiva. Come erano arrivati su quelle isole in mezzo all'oceano? Certo non avevano camminato – poteva essere solo con un mezzo acquatico. Se fossero arrivati dall'Asia, avrebbero dovuto navigare per migliaia di miglia contro i venti prevalenti e le correnti – la rotta che Éric de Bisschop aveva percorso a bordo del suo *Fou Po II* nel tentativo di provare che era possibile.

I navigatori europei del XVIII secolo avevano accolto le canoe a bilanciere e le doppie canoe polinesiane come marine, in grado di veleggiare controvento, ma nel XX secolo, sotto l'influenza dei missionari e dei colonizzatori, le stesse imbarcazioni furono descritte come inadatte a tenere il mare e incapaci di veleggiare controvento. Fu questo il presupposto che contribuì alla teoria di Heyerdahl, secondo la quale le popolazioni dovevano per forza essere arrivate dal Sud America. Quello che neppure Heyerdahl sapeva, o scelse di ignorare, fu che De Bisschop aveva fatto mezzo giro del mondo su una doppia canoa polinesiana alla fine degli anni '30, subito dopo il soggiorno di Heyerdahl a Fatu Hiva, e ave-

va quindi dimostrato che quelle barche avevano potuto migrare in Pacifico da ovest a est.

Seduta su quel pontile a Düsseldorf, Ruth ascoltava tranquilla il fiume dei miei pensieri su Heyerdahl, Éric de Bisschop e sulle migrazioni degli antichi polinesiani. Finii dicendo: «Voglio costruire una doppia canoa e attraversare l'Atlantico per dimostrare che Éric de Bisschop aveva ragione».

Kaimiloa di Éric de Bisschop.

Disegno di Hanneke Boon





Jim e Ruth nel 1952.



Jim e Ruth con Annie E. Evans.



Burrasca nel golfo di Biscaglia su Tangaroa.



Jim e Jutta durante la traversata del golfo di Biscaglia.