

## Introduzione

Nell'autunno del 1976 la Società di Navigazione Italia di Genova mi mandò a Portovenere (La Spezia) dove si trovavano all'ancora, in disarmo, la *Michelangelo* e la *Raffaello*.

Il mio incarico aveva un duplice scopo: dovevo sovrintendere alla sicurezza dei due grandi transatlantici e, se necessario, affiancarmi ai dirigenti della società durante le eventuali visite di gruppi interessati all'acquisto.

Fu l'unico periodo della mia lunga carriera di mare in cui mi annoiai a bordo.

Dopo aver eseguito i controlli e le opportune ispezioni, mi intrattenevo spesso a parlare con le poche persone dell'equipaggio rimaste a bordo e, ovviamente, si parlava di navi.

Ci rendevamo conto di aver avuto il privilegio di far parte degli equipaggi degli ultimi *liners*, ma le cose purtroppo erano cambiate; infatti, erano finiti proprio con quelle due navi i collegamenti marittimi per passeggeri dall'Europa all'America e non solo per le navi italiane, ma per quelle di tutte le nazionalità: la nave, prima surclassata, era stata poi vinta ed esclusa dai traffici dall'aereo, dal jet.

Mi venne così l'idea di scrivere la storia di quelle e di altre navi di linea, che sapevo ricca di avventure belle e brutte e di tanto fascino.

Il mio incarico a Portovenere finì quando le due ammiraglie furono vendute.

Ripresi a navigare e, per dar corpo alla mia idea, incominciai a raccogliere notizie, testimonianze e documenti, mentre nei vari porti non mancavo di visitare biblioteche e musei del mare.

## 8 – Giovanni Sbisà

Credo sia doveroso anzitutto puntualizzare che questo saggio riguarda solo ed esclusivamente i più importanti transatlantici da passeggeri, a motore, di ogni bandiera, che per quasi due secoli solcarono nei due sensi il nord Atlantico.

Non sono nominate altre belle unità che erano impiegate in itinerari diversi.

È una storia finita perché le grandi navi da passeggeri che si costruiscono oggi sono progettate per crociere che si effettuano in acque generalmente tranquille e appartengono a un mondo completamente diverso.

Mancano le componenti di disagio, rischio e pericolo, il terrore dell'oceano in tempesta, l'ansia e l'avventura che caratterizzano i viaggi di trasferimento.

Manca, nelle nuove costruzioni, l'invenzione, perché le belle navi da crociera – che anch'io ho avuto il privilegio di comandare per molti anni – si assomigliano tutte e a loro volta assomigliano ai più lussuosi hotels delle spiagge famose e di Las Vegas.

Manca nell'arredamento il legno – giustamente eliminato perché responsabile di tanti drammatici incendi – che col suo calore e i suoi scricchiolii bastava a trasformare una modesta sala in un ambiente di lusso... per questo le nuove "città galleggianti" fanno pensare a certe meravigliose fanciulle, che fanno sognare le fiamme dell'inferno ma non sanno dare il calore di un fiammifero.

## Primo capitolo

### Inizi difficili per le navi a vapore del nord Atlantico

#### *Le città galleggianti*

Nella prima metà dell'800 una nobildonna dell'alta società londinese mise in circolazione un manualetto destinato alle signore che si accingevano a intraprendere una traversata oceanica.

*Ocean notes for ladies* – così si intitolava il poco ottimistico opuscolo – faceva, tra l'altro, le seguenti raccomandazioni:

...la nave è come una prigione con in più il rischio di naufragio, a causa delle tempeste che incontrerete sicuramente durante il viaggio.

A bordo dovrete indossare sempre abiti eleganti. All'anonima salma di un naufrago vestito bene, sarà certamente riservata una adeguata sepoltura.

Al momento della partenza dimostratevi allegre e disinvolte, come se foste in procinto di allontanarvi per un breve viaggio di piacere.

Non angosciate parenti ed amici manifestando i vostri timori. Di certo in quel momento staranno facendo sforzi terribili per nascondere ansie e preoccupazioni che li tormentano per la vostra rischiosa avventura...

All'inizio del secolo, in piena "belle-epoque", la compagnia di navigazione inglese Cunard Company, indirizzandosi con un opuscolo pubblicitario alle debuttanti della New York "bene", così enfatizzava le ore precedenti la partenza dei suoi *liners* (navi di linea) dall'America:

...un andirivieni febbrile, elettrizzante; e piogge di stelle filanti, tanti abbracci e qualche lacrimuccia; taxi rombanti e RollRoyces che scaricano gentlemen di Wall Street e giovani atletici dei più esclusivi clubs di tennis; ufficiali elegan-

## 10 – Giovanni Sbisà

tissimi e camerieri impeccabili; stelle del cinema; orchidee, gardenie; flash dei fotografi; tanti bauli, valigie e pacchi e pacchetti dei più bei negozi della città... il suono delle sirene che annunciano la partenza, preludio di una settimana piena di sole e di luce, di tintinnanti coppe di Champagne, di raffinata eleganza, di balli inebrianti, di notti romantiche che potrebbero avere il coronamento in un lembo di cielo racchiuso in una scatoletta di Cartier...

Nel 1975 un inguaribile romantico scriveva:

“oggi la generazione del *liners* è finita, ma rimane un ricordo incancellabile. Niente in questo pianeta potrà mai essere paragonabile al loro meraviglioso universo”.

Un mondo che aveva riservato enormi spazi al lusso e all'effimero, pochi ai milioni d'emigranti relegati nelle aree più inospitali di quelle mitiche, favolose città galleggianti.

### *Scoppia la rivalità tra velieri e navi a vapore*

La macchina a vapore, realizzata nel 1769 dallo scozzese James Watt, successivamente modificata e perfezionata da ingegneri delle nazioni più progredite, trovò presto molte applicazioni pratiche (ferrovie, industrie ecc.).

Grazie a quella macchina si realizzò un sogno antico quanto l'uomo, quello di liberare la nave dalle dipendenze dai venti per solcare i mari.

Fu l'ingegnere Americano Robert Fulton a rendere concreti molti esperimenti fatti a tal fine sia in Europa che in America.

Nel 1808 infatti, egli fu in grado di iniziare il primo servizio passeggeri da New York ad Albany con la nave fluviale *Clermont*, dotata di due ruote motrici laterali a pale. La nave, che prestò servizio per sette anni sul fiume Hudson, segnò l'inizio di una attività di navi a vapore sempre più belle e sempre più grandi, adibite al servizio passeggeri e merci, nei fiumi e nei laghi americani.

Nel 1819 la *Savannah*, di 319 tonnellate, una nave in legno lunga soltanto 30 metri, dotata di alberi, vele e di un motore ausiliario a vapore, con ruote laterali a pale in gabbie smontabili, attraversò l'oceano Atlantico e giunse dopo 27 giorni a Liverpool, navigando a vapore solo per 85 ore, alla velocità media di 5 nodi, mentre il resto della traversata lo fece a vela.

Nonostante quell'interessante esperimento che precorreva i tempi, gli americani rimasero nella convinzione che, mentre le navi a vapore andavano benissimo per la navigazione nelle acque interne e nella navigazione costiera, i soli idonei a reggere le furie del nord Atlantico in tempesta sarebbero stati sempre i velieri.

Diverso fu il parere degli inglesi. Il 23 aprile 1838, data che sarebbe passata alla storia della navigazione a vapore, giungevano contemporaneamente a New York, provenienti dall'Inghilterra, due navi di due diversi armatori, che pur essendo dotate di vele, avevano fatto la traversata oceanica con la sola macchina: erano la piccola *Sirius*, di 703 tonnellate, che partendo da Cork aveva effettuato il viaggio in 18 giorni e 10 ore, alla velocità di 6,5 nodi, e la più grande *Great Western*, di 1.319 tonnellate, che partita da Bristol aveva impiegato 15 giorni e 5 ore alla velocità di 8.75 nodi. L'avvenimento, che dava il meritato credito alle navi a vapore anche per l'attraversamento dell'oceano, fu accolto con grandiosi festeggiamenti a New York.

Se la facevano in quel tempo da padroni nel nord Atlantico i velieri americani che, a partire dal 1818, assicuravano partenze mensili da e per l'Europa con robuste navi comandate da abilissimi e prestigiosi capitani e con ciurme da galera. Andavano con ogni condizione di tempo, indifferenti se ciò poteva costare danni, infortuni o perdite di vite umane, obbedienti alla sola regola del profitto. Primeggiava fra tutte la compagnia di navigazione Black Ball (Palla nera).

Con l'aumentare del numero degli emigranti che partivano dall'Europa, il traffico transatlantico che disponeva del solo mezzo nave, si faceva intanto sempre più proficuo.

Nel 1839 l'Ammiragliato Britannico, preoccupato per la crescente supremazia dei velieri americani, si dichiarò disposto a prendere in

## 12 – Giovanni Sbisà

considerazione programmi di armatori che fossero in grado di assicurare un servizio postale regolare da Liverpool per l'America con navi a vapore.

L'armatore Samuel Cunard, giunto in Inghilterra da Halifax (Nuova Scozia) con la sua nave, la *Royal William*, fu in grado di presentare un serio e dettagliato programma operativo che trovò credito e gli diede la possibilità di aggiudicarsi il ricco contratto postale.

In tempi brevi egli diede il via in Scozia alla costruzione di quattro navi in legno, dotate di vele e di ruote motrici a pale laterali, capaci di trasportare, oltre alla posta, un centinaio di passeggeri e del carico.

Il 14 luglio 1840 partiva da Liverpool per Boston la *Britannia*, di 2.050 tonnellate, seguita dopo poco dalle altre tre navi della serie.

Aveva così inizio nel nord Atlantico, il servizio di linea con navi a vapore e la prestigiosa avventura dei grandi *liners*.

Sicurezza, velocità e comfort erano le promesse della Cunard Company, che da quel giorno a tutt'oggi non ha mai cessato la sua attività armatoriale. In un periodo in cui le tragedie del mare del nord Atlantico erano purtroppo molto frequenti, le 4 navi della Cunard operarono per 35 anni senza gravi incidenti: un incredibile record! Ma se le promesse di sicurezza e velocità furono mantenute, non altrettanto si poté dire all'inizio per il comfort a bordo.

In effetti, la nave a vapore denunciò subito una drammatica riduzione degli spazi interni disponibili rispetto a un veliero delle stesse dimensioni, e ciò era dovuto agli ingombri delle macchine, delle caldaie e dei depositi per il carbone: i denigratori sostenevano che i vapori pagavano fior di quattrini per avere ciò che il padreterno da sempre aveva offerto gratis: il vento che muoveva le navi.

Grande era la delusione dei passeggeri del tempo quando salivano a bordo. Al di là di quanto veniva enfaticamente reclamizzato, tappeti turchi sui pavimenti delle cabine, un servizio da grande albergo ecc., si aspettavano che la nave offrisse almeno per l'igiene personale, qualcosa di più di quanto potevano avere in quei tempi nelle loro case.

Ogni passeggero aveva invece diritto a un litro di acqua al giorno per lavarsi in cabina e chi desiderava abluzioni meno parsimoniose,

poteva accedere a un sala da bagno pubblica, dove l'acqua veniva cambiata molto raramente.

Per quanto riguardava i servizi igienici, protagonisti assoluti erano i "pots de chambre" (vasi da notte), che venivano vuotati ogni mattina sul lato di sottovento.

Ben poco riscontro reale trovavano le promesse distrazioni sui ponti scoperti: si trattava per lo più di fughe dagli ambienti puzzolenti in quelle poche volte che le condizioni del mare lo permettevano.

Ma a proposito delle condizioni di vita sulla *Britannia* nulla potrebbe essere più convincente della testimonianza del grande scrittore inglese Charles Dickens che nel 1842, con la moglie e degli amici, fece il viaggio da Liverpool ad Halifax, e così descrisse quell'avventura:

...al momento dell'imbarco erano accatastati disordinatamente in coperta provviste e bagaglio dei passeggeri, mentre le vacche che dovevano fornirci il latte fresco durante il viaggio, muggivano sinistramente in un maleodorante recinto in legno.

La cabina era così piccola che, una volta entrati, non ci si poteva più muovere, men che mai si poteva pensare di farci entrare anche un solo collo di bagaglio. Le cuccette avevano le dimensioni di una cassa da morto.

Il salone era il solo posto dove il passeggero si poteva accomodare quando si allontanava dalla cabina e fuori faceva freddo o il tempo era cattivo. Lo stesso salone, nelle ore dei pasti diventava sala da pranzo e il comandante, quando poteva, mangiava con i passeggeri e spesso scodellava lui stesso la minestra.

La cucina era distante dal salone e il trasporto dei pessimi cibi avveniva passando per i ponti scoperti così che tutto arrivava freddo e spesso inzuppato di acqua di mare.

A tarda sera il salone diventava dormitorio per quei passeggeri che avendo pagato meno non disponevano di cabina e venivano svegliati prestissimo al mattino, per permettere ai camerieri di preparare e servire la prima colazione.

Non esisteva acqua calda e i servizi igienici erano primitivi.

L'unico sistema di ventilazione era quello naturale e quando le condizioni del tempo erano cattive e non si potevano aprire porte e oblò, la puzza era nauseante.

## 14 – Giovanni Sbisà

La situazione si fece critica quando incontrammo il cattivo tempo. La cabina era continuamente allagata, il rollio e il beccheggio divennero terribili ed era impossibile muoversi. Distrutti dal mal di mare, eravamo terrorizzati da sinistri scricchiolii prima, da assordanti rumori poi.

Quando finalmente il tempo migliorò e potemmo affacciarci in coperta, si spiegarono le cause di quei rumori: danni dappertutto, una lancia di salvataggio era sfasciata e la gabbia di una delle due ruote di propulsione a pale, parzialmente divelta, pendeva sinistra sul mare... (libera traduzione dell'autore)

La drammatica testimonianza di Dickens fece in breve il giro dell'Europa e dell'America, costringendo la Cunard Company a trovare al più presto soluzioni. Ne approfittò l'armatore americano Collins, che tentò di strappare il contratto postale alla Cunard con navi migliori.

Ottenuta una sovvenzione dal Congresso, iniziò subito la costruzione di quattro navi: *Arctic*, *Baltic*, *Atlantic* e *Pacific*. L'*Arctic* entrò in linea nel 1850, più grande della *Britannia*, aveva una stazza di 2.860 tonnellate ed era infinitamente più confortevole, con cabine più grandi, una buona ventilazione e riscaldamento a vapore. Grazie a una velocità di 13 nodi, riduceva i tempi della traversata Liverpool-New York a soli 10 giorni, e nel 1852 conquistò il primo Nastro Azzurro per navi a motore.

L'ambito riconoscimento trae la sua origine dal "Blue Ribbon", che veniva assegnato ai cavalli vincenti nelle gare di corsa in Inghilterra.

L'adattamento alle navi risale al XIX secolo e distingueva il più veloce veliero impegnato nelle corse del tè dall'estremo oriente all'Inghilterra.

Più tardi premiò prima i favolosi *clipper* a vela, per consolidarsi poi alle navi a motore che attraversavano il nord Atlantico nel minor tempo e il nastro diventò un guidone.

Ma le navi di Collins, decisamente più confortevoli, denunciarono subito gravi lacune su quello che era il punto di forza della Cunard: la sicurezza.

Nel 1854 infatti l'*Arctic*, navigando in una fitta nebbia, fu speronata da un'altra nave e affondò, causando la morte di trecento persone, tra le quali alcuni stretti familiari del suo armatore.

Un anno dopo la *Pacific*, con molti passeggeri e un prezioso carico, scomparve in mare senza lasciar tracce.

I due drammatici avvenimenti screditarono la compagnia che, dopo un tentativo di ripresa con due nuove navi, non poté più reggere i crescenti costi e, perso il finanziamento assegnato dal Congresso, fallì.

Dopo l'infelice esperimento di Collins, l'America, impegnata nella sanguinosa e costosissima guerra civile e, successivamente nella costruzione delle linee ferroviarie e nella enorme espansione della sua industria, decise di allentare l'impegno per i traffici transoceanici, puntando piuttosto sulla navigazione interna.

### *Perfezionamenti e nuove dimensioni*

Per risolvere il problema degli spazi sulle navi a vapore, era fuori dubbio che si dovessero costruire navi più grandi. Su questo punto si trovarono d'accordo armatori e cantieri navali, ma navi più grandi voleva dire scafi più robusti e macchine più potenti, possibilmente meno ingombranti.

Fu l'ingegnere Isambard Kingdom Brunel, delle ferrovie inglesi, un genio stravagante, a cercare di conciliare le varie esigenze, proponendo e realizzando avveniristiche soluzioni. Dopo mille difficoltà, nel 1846, mise in mare una nave rivoluzionaria, la *Great Britain*, lunga 110 metri con scafo in ferro; il suo motore della potenza di 1.000 cavalli, azionava un'elica a 6 pale ubicata a poppa; non più le due ruote laterali a pale trasversali, e poteva trasportare 360 passeggeri alla velocità di 11 nodi.

La nave, pur avendo avuto grossi problemi iniziali, navigò per moltissimi anni, prima nel nord Atlantico, poi in Australia, smentendo coloro che al momento del varo sostenevano che sarebbe subito affondata perché... il ferro non galleggia. (Per dovere di cronaca va detto che il primo scafo in ferro era stato costruito già nel 1777 nel-

## 16 – Giovanni Sbisà

lo Yorkshire, in Inghilterra, mentre la prima applicazione pratica dell'elica era avvenuta a Trieste, allora sotto la dominazione austriaca, nel 1826, sul brigantino *Civetta*, grazie agli studi di Giuseppe Ressel). Lo scafo in ferro voleva dire maggiore resistenza, più spazi e meno peso complessivo rispetto a quelli di legno.

Ma Brunel non era ancora soddisfatto e nel 1850 si avventurò in un'impresa tanto fantastica quanto infelice, perché troppo in anticipo per quei tempi.

Progettò così la *Great Eastern*, un mostro della stazza di 18.915 tonnellate, lungo 210 metri (5 volte più lunga di ogni nave fino ad allora costruita), con uno scafo in legno ma rinforzato in ferro, dotato di due ruote laterali a pale del diametro di 18 metri, di un'elica, cinque fumaioli, sei alberi con relative vele per una superficie totale di 6.000 metri quadrati.

L'avveniristico progetto venne realizzato a Londra, superando compromessi enormi e difficoltà di ogni genere. Furono necessari più di tre mesi per far scendere in mare lo scafo, che al momento del varo non si era mosso di un centimetro.

Quando finalmente la nave fu completata, durante le prove in mare si verificò una grande esplosione nel locale caldaie che causò la morte di 6 persone e Brunel morì nell'apprendere la notizia.

Nonostante la morte di Brunel, la nave entrò in servizio nell'estate del 1860; a ragione si meritò il titolo di "Città Galleggiante" e venne accolta trionfalmente a New York.

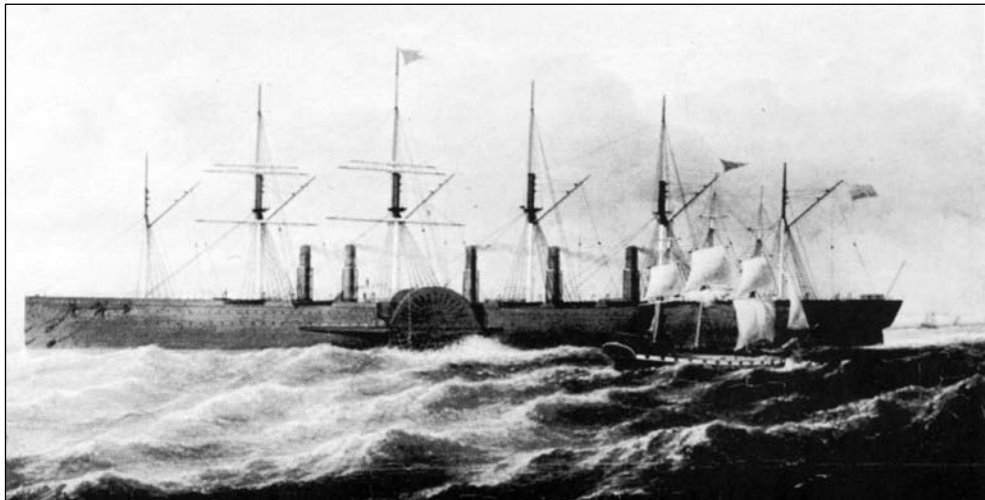
A distanza di tempo la *Great Eastern* viene ricordata più per le sue disavventure che per la sua grandiosità rapportata ai tempi.

Aveva la possibilità di trasporto per 3.000 passeggeri, ma passato il primo momento di curiosità si diffuse presto la voce, peraltro vera, che la nave reggeva male il mare, rollando e beccheggiando drammaticamente, quando navi molto più piccole se la cavavano meglio.

Già nel 1861 subì danni gravissimi a causa di una tempesta durante una traversata da Liverpool a New York; in quell'occasione due mucche precipitarono in un salone attraverso un osteriggio. Più tardi lo scafo subì gravi danni urtando contro uno scoglio.



La *Savannab*: prima nave ad usare una macchina a vapore in aggiunta alle vele per attraversare l'Atlantico (1819), dipinto di J.S. King.



La *Great Eastern*: prima città galleggiante, in servizio di linea per New York (1860).  
Museo della Scienza, Londra.

## 18 – Giovanni Sbisà

Nel 1863, la nave, che fin dall'inizio si rivelò un vero e proprio disastro economico, fu tolta definitivamente dal servizio e dopo grandi lavori di trasformazione che durarono otto anni, venne impiegata con successo per la posa di cavi telefonici sottomarini. Fu demolita a Liverpool alla fine del secolo.

### *Il Canale di Suez e le grandi innovazioni tecniche*

Si realizzava intanto un altro grande sogno dell'uomo che, pur non interessando direttamente il nord Atlantico, era d'importanza fondamentale per la navigazione e per facilitare i collegamenti tra i continenti.

Nel 1869, a conclusione di lavori durati 10 anni, su progetto del francese Ferdinando de Lesseps, veniva aperto alla navigazione il canale di Suez. La nuova via d'acqua, lunga 160 chilometri, univa il Mediterraneo al mar Rosso e permetteva di raggiungere l'India senza circumnavigare l'Africa e abbreviare di circa 4.500 miglia la distanza Londra-Bombay.

Le intuizioni di Brunel e le ricerche di ingegneri e tecnici di vari paesi portavano intanto continui progressi.

Gli scafi, ormai tutti in ferro, erano più robusti e leggeri. Grandi innovazioni avvenivano nelle macchine: si passava dalla triplice alla quadruplica espansione, le caldaie a tubi di fiamma avevano lasciato il posto alle più economiche caldaie a tubi d'acqua, che permettevano inoltre un notevole incremento della pressione erogata, con conseguenti maggiori velocità delle navi.

Le vele ausiliarie venivano progressivamente eliminate perché le navi da passeggeri erano costruite con due o più eliche, il che consentiva la prosecuzione del viaggio in caso di avaria a una delle motrici e di governare anche senza timone, qualora se ne presentasse la necessità. Un notevole miglioramento si aveva nella manovrabilità delle navi nei porti e nelle acque ristrette.

L'illuminazione degli interni era ormai tutta elettrica. Grandi migliorie venivano apportate nei servizi igienici e sanitari e nelle cucine.

Enormi celle frigorifere consentivano la conservazione di cibi deperibili durante le lunghe traversate. Una crescente attenzione veniva rivolta alla sicurezza, sia nella costruzione degli scafi, ormai tutti divisi nelle parti basse in compartimenti stagni all'acqua e dotati di mezzi di salvataggio e antincendio sempre più sofisticati, sia nella preparazione degli equipaggi per fronteggiare eventuali casi di emergenza.

A partire dal 1896 un enorme contributo al soccorso in mare venne dato dall'applicazione pratica della grande scoperta di Guglielmo Marconi: la radio.

In tempi brevi ogni nave venne dotata di apparecchiature radio: le navi in mare non si sarebbero più sentite sole!

### *Rivalità tra le navi e tra le nazioni*

Velocità e sicurezza erano accompagnate, sulle numerosissime navi nuove, da un crescente comfort, che diventò in breve gran lusso.

Fu all'inizio una gara tra le compagnie inglesi di navigazione.

Alla Cunard Company, le cui navi avevano tutte nomi terminanti in "ia" (*Britannia, Campania, Lucania* ecc.) si unì la White Star Line, con nomi terminanti in "ic" (*Majestic, Teutonic* ecc.) e la minore Inman Line (*City of New York, City of Paris*).

Dal 1856 al 1893 le navi inglesi conquistarono complessivamente 8 Nastri Azzurri, passando dalla velocità di 13.76 nodi della *Persia*, ai 22 nodi della *Lucania*.

Nella seconda metà dell'800, a contrastare il monopolio inglese sul nord Atlantico (un traffico ricchissimo, non per il ricavo dal trasporto passeggeri di prima classe, ma per il crescente numero di emigranti), si ponevano due compagnie di navigazione tedesche, la NDL (Norddeutscher Lloyd) di Brema e la Hapag (Hamburg-America Line) di Amburgo, una compagnia francese, la Transat (Compagnie Générale Transatlantique) di Parigi, la olandese Holland-America Lijn di Rotterdam e altre minori.

L'Italia, da poco unita, pur trovandosi i propri cantieri navali in posizione di preminenza nella costruzione di navi a vapore, stava af-

## 20 – Giovanni Sbisà

frontando in quegli anni problemi interni e sarebbe entrata nella gara di rivalità sulla rotta del nord Atlantico soltanto nel primo dopoguerra, con navi prestigiosissime.

Nel 1887 la NDL, che aveva iniziato la sua attività dieci anni prima con la *Bremen*, metteva in linea da Bremerhaven a New York una piccola nave, la *Lahn* che, per il lusso delle decorazioni e degli arredi – opera dell'architetto Johannes Georg Poppe – rappresentava una vera rivoluzione.

Georg Poppe, di cultura classica, amante delle belle arti, dopo aver visitato ville e palazzi famosi in Italia e in Francia, prendendo nota e riempiendo di schizzi i suoi blocchi da disegno, era in quei tempi l'architetto più richiesto nella città mercantile anseatica di Brema.

Camuffando la tradizione con una novità, col suo barocco domestico adornava i palazzi pubblici e quelli dei ricchi mercanti con stucchi, dorature, statue, pitture, ottenendo discutibili effetti di sontuosità e di ricchezza festosa.

Il suo stile di lavoro, opportunamente adattato alle ridotte dimensioni delle navi, diventò il barocco marittimo. I suoi denigratori lo definirono un gran pasticcio, barocco alla meringa, ma ottenne un enorme successo e fu imitato sulle navi per moltissimi anni.

A Poppe la NDL affidò più tardi anche la decorazione della *Kaiser Wilhelm der Grosse*, che si può ritenere la prima *superliner* del nord Atlantico.

La nave, costruita nei cantieri Vulcan di Stettino, fu varata alla presenza dell'imperatore Guglielmo II il 3 maggio 1897 e partì per il suo viaggio inaugurale, Bremerhaven-New York, il 19 settembre 1899. Con una stazza di 14.350 tonnellate, poteva trasportare 1.970 passeggeri, tra questi 1.080 emigranti, ed era la nave più grande dell'epoca. Alla velocità di 22.35 nodi, si conquistò subito il Nastro Azzurro, facendo impallidire gli inglesi.

Tra le altre innovazioni, quattro fumaioli che rappresentarono per i passeggeri grandi dimensioni e, conseguentemente, maggior sicurezza.

Ricercatissima la decorazione e l'arredamento degli interni della prima classe: le pareti dei saloni erano ricoperte da pannelli decorati, fiori dai colori tenui adornavano i soffitti; gli uomini si potevano riunire nella confortevole sala da fumo e alle signore era riservato un elegante salotto dove potevano conversare, rilassarsi e suonare il pianoforte. Calda e accogliente la sala da pranzo, capace di oltre 500 posti. Lunghi tavoli e le sedie, imbullonate alla base, avevano i sedili girevoli. La nave ebbe subito un enorme successo, grazie al suo rigore costruttivo e a quell'ansia del nuovo. La NDL fu sempre sostenuta dagli Hohenzollern, che autorizzavano che le navi portassero i loro nobili nomi, fecero da padrini o madrine ai battesimi, parteciparono ai vari e spesso fecero viaggi per l'America, e i passeggeri americani erano entusiasti di poter viaggiare negli appartamenti che erano già stati occupati dai regnanti.

Nel giugno del 1900, la *Kaiser Wilhelm der Grosse* e altre tre navi minori della compagnia, la *Saale*, la *Main* e la *Bremen*, mentre erano ormeggiate al Pier (molo) della compagnia ad Hoboken (New York), vennero coinvolte in un avvenimento drammatico: alcune balle di cotone accatastate nel magazzino del Pier presero fuoco e le fiamme in pochi minuti attaccarono tutto il complesso, propagandosi poi alle quattro navi ormeggiate. La *Kaiser Wilhelm der Grosse*, che per fortuna aveva l'equipaggio a bordo e le macchine pronte a muoversi, fece in tempo a disormeggiare, retrocedere nel fiume Hudson e a spegnere l'incendio. Non altrettanta fortuna ebbero le altre tre navi, che non erano pronte a manovrare.

Il fuoco bruciò infatti con estrema rapidità i cavi di ormeggio e le navi, in preda alle fiamme, avvolte in una gigantesca nube di fumo, furono trasportate dalla corrente senza nessuna possibilità di controllo.

Nonostante il rapido e generoso intervento dei rimorchiatori, la *Bremen* e la *Main* andarono subito a incagliarsi, riuscendo poi a domare gli incendi, mentre la *Saale*, le cui lamiere diventarono in breve incandescenti, vagò a lungo nell'Hudson per insabbiarsi poi a Ellis Island. Il personale che era rimasto imprigionato nei ponti più

## 22 – Giovanni Sbisa

bassi, invocava aiuto tentando di uscire dagli oblò, che essendo peraltro troppo stretti, non permettevano l'uscita di una persona: tutto questo sotto lo sguardo sconvolto del personale dei rimorchiatori e delle altre barche, che nulla potevano fare per portare soccorso a coloro che, se non rimasero carbonizzati, dopo poco morirono annegati quando da quegli stessi oblò l'acqua invase la nave.

Nell'immane disastro persero la vita 215 persone e tra queste alcuni dei soccorritori.

A partire da quel giorno, tutte le navi furono costruite con oblò di diametro tale da permettere il passaggio di una persona normale in caso di emergenza.

La sfortuna di una nave e di una compagnia di navigazione è un'etichetta che è difficile rimuovere, e per qualche tempo il rogo di Hoboken ebbe riflessi negativi per la NDL.

Ma la compagnia riconquistò meritatamente il suo prestigio con le nuove costruzioni.

Nel 1903 entrò infatti in linea la *Kaiser Wilhelm II*, nuovo Nastro Azzurro con una velocità di 23.58 nodi e nel 1907 prese il mare la *Kronprinzessin Cecilie*.

Per la decorazione di quest'ultima, Poppe trovò personalissime soluzioni: una nave concepita con le regole delle *beaux arts*, ma con grandi aperture al moderno dell'*art nouveau*, un capolavoro che lasciò New York a bocca aperta per l'ammirazione.

Tutto faceva pensare che in quel periodo, più che gli inglesi, la vera antagonista della NDL fosse l'altra grande compagnia di navigazione tedesca, la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft, molto più in breve la Hapag di Amburgo. In realtà, il tempo dimostrò che le due compagnie si rivolgevano a clientele diverse e mai avvenne un vero e proprio scontro concorrenziale.

Dopo aver costruito navi minori, la Hapag si sentì pronta per il gran salto di qualità, mettendo in linea il 4 luglio 1900 la *Deutschland*, di 16.502 tonnellate, costruita nei cantieri Vulcan di Stettino. Poteva trasportare oltre 2.000 passeggeri; porto di partenza Am-

burgo. Una bella nave, con grandi migliorie per il trasporto degli emigranti, era la più grande nave dell'epoca e si conquistò il Nastro Azzurro alla velocità di 23.5 nodi.

Sotto il punto di vista tecnico, la nave fu un disastro: i consumi di combustibile si dimostrarono subito elevatissimi e la vita a bordo era impossibile per gli assordanti rumori delle macchine e per le eccessive vibrazioni che causarono gravi danni, tra cui la perdita del timone, proprio in mezzo all'Atlantico. Dopo vari tentativi di miglioramento, con mediocri risultati, la nave subì grandi trasformazioni e venne adibita a crociere di lusso.

Fu in quel periodo che l'Hapag affidò le sue sorti ad un manager di levatura eccezionale: Albert Ballin.

Egli decise che le future navi non avrebbero dovuto più puntare sulle alte velocità, troppo spesso causa di vibrazioni e disagio per i passeggeri, ma voleva battere la White Star Line inglese nell'eleganza sofisticata, nel lusso mozzafiato, navi per pescicani industriali.

Per prima cosa viaggiò sulle navi della compagnia, osservando ogni dettaglio con occhio estremamente critico. Passarono così al suo vaglio le biancherie, gli spazi per il bagaglio nelle cabine, le uniformi del personale, posaterie e tovaglie e, soprattutto, il servizio.

Alla fine dei suoi viaggi di ispezione, mentre provvedeva a correggere quanto era di competenza della compagnia, preparò e distribuì ai vari capiservizio un opuscolo che dettava norme precise e comuni a tutte le navi.

Rivolse poi le sue attenzioni ai più prestigiosi alberghi e ai più rinomati ristoranti d'Europa e d'America ed ebbe così la possibilità di incontrare e di assicurarsi la collaborazione di due personaggi di enorme rilevanza: César Ritz, realizzatore della catena dei Ritz Carlton Restaurant & Grill e del suo architetto, l'alsaziano Charles Mewes.

A Mewes, che mai si era occupato di navi, Ballin affidò l'arredamento dell'*Amerika*, che era in costruzione, e del suo piccolo restaurant esclusivo, che sarebbe stato gestito dall'organizzazione Ritz.

Nasce così l'hotelismo, la tendenza a costruire le navi prendendo a modello i grandi hotels. Per quanto criticato, l'hotelismo regge nel

## 24 – Giovanni Sbisà

tempo e trova riscontro anche sulle modernissime navi da crociera dei nostri giorni, ma la cosa più interessante è che spesso i grandi hotels delle città di mare copiano delle navi per arredare i loro interni: c'è un travaso reciproco.

La nuova nave più grande del mondo, l'*Amerika*, partiva da Amburgo per New York l'11 ottobre 1905, a una velocità che non aveva eccessive pretese, 18 nodi. Poteva trasportare, nelle tre classi, 897 passeggeri e 1.795 emigranti.

Una gran bella nave, ma per Ballin un modesto, riuscitissimo esperimento da sviluppare e perfezionare al più presto con un ambizioso programma di nuove costruzioni che avrebbero avuto risonanza mondiale.

Due erano i punti di forza dell'*Amerika* che ebbero vastissima eco. Il primo banale: un ascensore a bordo condotto da giovanissimi *lift* in uniforme rossa che erano orgogliosi del loro lavoro al punto da tenere conto delle corse fatte nel viaggio inaugurale, un totale di 1.825.

Il secondo un tocco di estrema eleganza e raffinatezza: il Ritz restaurant e l'annessa Palm Court, un'oasi, un giardino d'inverno ricco di palme, piante a tappeti.

Il Ritz, arredato da Mewes rispettando rigorosamente lo standard della prestigiosa catena, aveva soltanto 25 tavoli. Nella sua cucina, separata da quella della prima classe, i ricercatissimi piatti "a la carte" erano gli stessi che si potevano gustare, nello stesso giorno, nei Ritz di Londra e Parigi. Stesse le preziose porcellane e cristallerie marchiate Ritz; unica differenza voluta da Ballin, l'argenteria da tavola, che era quella usata dall'imperatore quando aveva viaggiato sulla nave *Hamburg*.

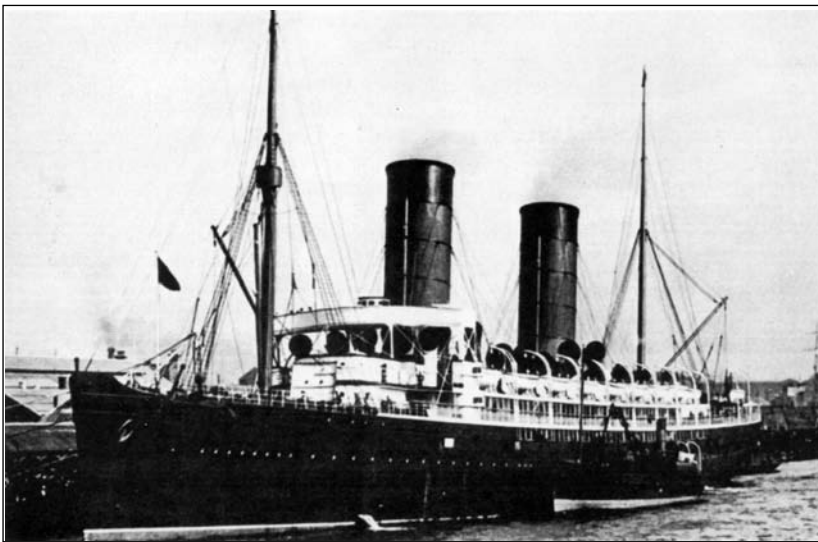
L'iniziativa ebbe tanto successo che le prenotazioni dovevano essere fatte con mesi di anticipo, per quanto il costo di un solo pasto fosse pari a quanto pagava un emigrante per l'intero viaggio...

Sulla stessa nave i 1.795 emigranti, seduti su panche di legno ai lati di lunghe tavole smontabili, usavano piatti e posate che si portavano da casa, e il menu settimanale prevedeva:

Lunedì:	cappucci acidi con pancetta affumicata e patate
Martedì:	zuppa di piselli, pancetta salata e patate
Mercoledì:	zuppa di fagioli rossi, carne salata e patate
Giovedì:	zuppa di verdure, carne con riso e patate
Venerdì:	zuppa di piselli, pancetta salata e patate
Sabato:	zuppa di fagioli bianchi, carne salata e patate
Domenica:	zuppa di verdure, carne con riso e patate

Eppure, senza ombra di dubbio erano gli emigranti e non i passeggeri di lusso a far arricchire gli armatori.

Ma a far giustizia, ad accomunare ricchi e poveri in una unica paura e sofferenza, ci pensava l'Oceano in tempesta, soprattutto nei mesi invernali, quando le tavole riccamente imbandite, scintillanti di coppe di Champagne e i lunghi tavoloni delle mense rimanevano deserti e tutti erano distrutti dal terribile mal di mare... ma questo non trovava spazio nella pubblicità delle meravigliose navi.



Il piroscafo *Campania* della Cunrad Co.  
Nel 1893 era la più grande nave da passeggeri del mondo.