

## MARINA MERCANTILE.

**Le nuove rotte transatlantiche.** — Il cresciuto movimento della navigazione a vapore attraverso l'Oceano Atlantico ha fatto pensare a stabilire nuove rotte, per le conoscenze sempre maggiori che si hanno della meteorologia di quel mare.

Già l'Ufficio Idrografico di Washington ha da tempo, sulle orme del Maury, tracciato le rotte fisse fra gli Stati Uniti e l'Inghilterra, che sono scrupolosamente seguite dai piroscafi celerissimi che transitano fra Boston e New York da una parte, Queenstown e Capo Lizard dall'altra. Più tardi lo stesso ufficio tracciò le rotte da seguire pei piroscafi che dal Mediterraneo si recano agli Stati Uniti o ne ritornano. Noi abbiamo in un fascicolo del 1893 descritto cotali rotte; ora desideriamo illustrare quelle altre che tanto l'ufficio americano quanto il tedesco (« Deutsche Seewarte ») hanno studiato coll'intento di far sempre più avvantaggiare la navigazione a vapore dei progressi della meteorologia.

Fra queste nuove rotte sono certamente da considerare quelle che la « Seewarte » tedesca disegna mensilmente nelle sue carte piloto per i piroscafi che si recano dal Mediterraneo agli Stati Uniti e viceversa. Tali rotte son ben diverse da quelle proposte dall'ufficio americano e son basate sulla esatta conoscenza delle variazioni meteorologiche. Così le rotte tedesche non sono fisse come le americane, ma s'innalzano o si abbassano in latitudine secondo lo stato medio mensile della meteorologia atlantica. Bisogna pure osservare che le rotte della carta piloto tedesca sono intese per vapori di non comune potenza e quindi l'ufficio ha potuto elevare la latitudine della rotta di andata, che l'ufficio americano fissa a 33° considerevolmente, fin quasi all'altezza delle Azorre, mentre non pare ch'esso accetti le rotte dei circoli massimi (di *andata*) che l'ufficio idrografico di Washington fa partire da Capo S. Vincenzo e che, in verità, espongono i piroscafi, anche i più potenti, ai persistenti e freschi venti dei quadranti quarto e terzo.

Quanto al ritorno, l'ufficio tedesco tien pure lo stesso criterio e abbassa la latitudine media fino a 39°, mentre l'ufficio americano fa partire il circolo massimo dalla latitudine di 41° 40'; nondimeno, pei velieri non

si deve mai scendere al disotto di un certo limite, e a questo proposito il dott. Neumayer, nel suo splendido *Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean*,<sup>1</sup> edito dalla « Seewarte », osserva giustamente che commettono errore quei velieri che, nel venire dagli Stati Uniti, scendono troppo a Sud, perchè, così facendo, entrano nel perimetro di alta pressione nelle vicinanze delle Azorre e hanno a soffrire molto ritardo dai mutevoli venti che in quei paraggi si aggirano. Il peggio che può loro accadere è di trovarsi troppo sottoventati quando, nell'ultimo tratto, avranno da attraversare la zona dei venti settentrionali che sogliono regnare per buona parte dell'anno, e specialmente da maggio a settembre, in quel tratto dell'Oceano che intercede fra le Azorre e la costa del Portogallo.

Per un non breve periodo dell'anno, e specialmente nei mesi di luglio e agosto, questo centro di alta pressione nei paraggi delle Azorre assume una forma anticiclonica permanente, ed è ovvio che, a seconda del giro logico dei venti che traggono seco, naturalmente, il mare, le navi che dal Mediterraneo vanno ai porti americani debbano passare al Sud di esso, e quelli che provengono dai porti degli Stati Uniti debbano manovrare per passare al nord delle Azorre.

I venti settentrionali della Costa di Portogallo, e che i tedeschi appellano *Portugisischer Nord*, fan parte appunto del sistema anticiclonico cui alludiamo.

Le navi provenienti dai porti compresi fra il canale della Florida e il Capo Hatteras, durante la prima parte della traversata dovrebbero seguire la stessa rotta prescritta per la Manica. Il circolo massimo da Sandy Hook allo Stretto di Gibilterra, o più esattamente al Capo S. Vincenzo, taglia il 50° meridiano W. al Nord del 42° parallelo, e anche quello del Capo Henry taglia il meridiano a nord di 41° 5'. Indi si governa per passare al nord delle Azorre. La rotta a Sud delle isole non deve seguirsi che in casi speciali, soltanto in inverno, e quando si viene da porti situati a sud di Capo Hatteras.

Dalla citata opera del Neumayer riportiamo i punti di passaggio dei vari meridiani, per le navi che da New-York e Filadelfia e dalla baia di Chesapeake si dirigono allo Stretto di Gibilterra, e cioè:

STAGIONE	LATITUDINE DEL PASSAGGIO AL MERIDIANO WG.			
	50° W	40° W	30° W	20° W
Dicembre e Gennaio . . . . .	39° 5'	40°	40°	39°
Febbraio . . . . .	..	..	39°	38°
Marzo . . . . .	..	..	40° 5'	40°
Aprile . . . . .	..	..	40°	39°
Maggio . . . . .	40° 5'	41° 5'	41° 5'	40° 5'
Giugno, Luglio e Agosto . . . . .	41° 5'	42° 5'	42° 5'	41° 5'
Settembre . . . . .	..	42°	41° 5'	40° 5'
Ottobre . . . . .	..	41° 5'	40° 5'	39° 5'
Novembre . . . . .	40° 5'	41°	40°	39°

Nella cartina allegata a questo articolo è segnata una rotta che dal Canale di Bahama va a congiungersi in latitudine 41.°40 e longitudine 49° all'arco di circolo massimo che conduce a Capo Lizard. Questa rotta è per piroscafi, ma vale anche per velieri e piroscafi, insieme, che partono da Charleston e Savannah per la Manica. Se non che le navi che sieno dirette al Mediterraneo faranno bene a seguirla fino al punto di incrociamiento con la rotta New-York-Gibilterra che nella carta è situato verso 57° longitudine W. e 39° latitudine Nord. Similmente una nave a vela o a vapore che da Gibilterra dovesse recarsi al Canale della Florida potrebbe, seguendo il parallelo 33°, andare a incontrare verso il 40° meridiano la rotta che per quella destinazione si stacca da Capo Lizard.

La rotta direttissima da Gibilterra a S. Tommaso, che va al sud di Madera è compresa nella regione dell'Aliseo Nord-est e si presta benissimo per i piroscafi diretti all'America Centrale.

Abbiamo ora accennato al parallelo 33°. Questo è stato adottato dall'ufficio idrografico di Washington per la rotta che i piroscafi da carico e quelli di debole forza debbono seguire nell'andare da Gibilterra a New-York. L'allegata cartina mostra che i piroscafi uscenti dallo stretto di Gibilterra debbono dirigere per tagliare il meridiano 20° WG. a 33° di latitudine presso l'isola Madera, indi seguire questo parallelo fino a 65° WG. che è la longitudine del gruppo delle isole Bermude e di là dirigere per tagliare il Gulf Stream, nel punto più stretto. Questa rotta, da Gibilterra a Nuova York, ha l'estensione di 3740 miglia, è cioè 580 mi-

<sup>1</sup> *Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean*, zweite Auflage: Herausgegeben von der Direktion, (Hamburg, 1899).

glia più lunga delle rotte settentrionali che si modellano sui circoli massimi di Capo S. Vincenzo, e questa notevole differenza ha spesso tentato molti capitani a discostarsene. Ma se non si ha un buon piroscifo di grande dislocamento e potenza, la rotta più settentrionale riesce il più delle volte assai più difficile e tardiva e l'avvicinarsi alle Azorre non è, in tali casi, per le ragioni già esposte, che dannoso. Tanto meno è poi utile lo stabilire un approdo sistematico a una di quelle isole, sia pure allo scopo di rifornire il carbone, perchè ciò costringe i bastimenti di poca forza a elevarsi considerevolmente a una latitudine ove spirano quasi tutto l'anno, con maggior probabilità, venti del terzo e quarto quadrante, i quali, evidentemente, ostacolano il viaggio di andata. Inoltre è notorio che, mentre la rotta di andata, pel nord delle Azorre, è ostacolata dal ramo meridionale del Gulf Stream, la rotta meridionale, lungo il parallelo 33°, è favorita, per l'estensione di circa 1500 miglia, da una corrente costante diretta verso ovest. Ad ogni modo, invece di andare alla sorte, converrà, a tenore dei casi, scegliere quella delle rotte di andata o di ritorno che meglio si adatti alle medie condizioni meteorologiche dell'epoca in cui si naviga, e delle condizioni di resistenza del piroscifo che si ha in comando. Bisogna riflettere che la necessità di ricercare condizioni meteorologiche favorevoli è maggiore pei piroscifi mercantili da carico, che poi formano la maggioranza, e che per ragioni ovvie son muniti di macchine appena bastevoli a dar loro una moderata velocità e hanno altresì una relativamente piccola riserva di combustibile. Ora abbiamo avuto il caso di piroscifi che, perfino nei mesi di gennaio e febbraio, han voluto tenersi al disopra della latitudine di Gibilterra, coll'intento di dirigere *per rombo* a New York e che ben presto sono stati sopraffatti dai temporali contrari, i quali avendoli costretti a esaurire la provvista di combustibile, per la voglia di prueggiare, li han pure costretti, dopo molti stenti, ad accostarsi a latitudini più basse, ed a gettarsi, poi, precipitosamente sulla Bermuda, onde rifornirsi di carbone. <sup>1</sup>

Uno di questi piroscifi, che pur non era dei più lenti, impiegò recentemente ben quindici giorni di navigazione, da Gibilterra alla Bermuda, mentre, se avesse *a priori* seguito la rotta meridionale, sarebbe probabilmente arrivato a New York qualche giorno prima, malgrado le stesse condizioni generali del tempo. La via Madera-Bermuda è considerata la migliore, perchè lo scopo di seguire una rotta meridionale consiste nel

<sup>1</sup> In questi mesi, specialmente, la zona di alta pressione è al Sud delle Azorre e quindi un piroscifo che voglia navigare fra le latitudini di 36°-40° non può aspettarsi che venti occidentali, di forza non comune. A ponente delle Azorre, la frequenza delle tempeste cresce nei mesi di dicembre, gennaio, febbraio, da 10 a 30 per cento, procedendo in longitudine, mentre sul parallelo di Madera la frequenza, in quei peggiori mesi dell'anno, è soltanto di 5 per cento.

ricercare una regione di buon tempo e per avere buon tempo bisogna scendere quanto più a sud è possibile. Le carte tedesche di gennaio e febbraio lo mostrano chiaro.

D'altronde non si vede perchè si debba talvolta adottare una rotta attraverso le Azorre, per Ponta Delgada (miglia 3216 da Gibilterra a New-York) laddove quella regolamentare del circolo massimo di S. Vincenzo è 60 miglia più breve. Ma qui non si tratta più di distanza, quando le circostanze meteorologiche possono considerevolmente prolungare la durata della traversata. Ma v'ha di più. Finchè si ha a dirigere un grande piroscifo a due eliche, della forza di dieci o quindicimila cavalli, come quelli che tuttora sono addetti al servizio celerissimo fra il Mediterraneo e New-York, la scelta d'una rotta settentrionale, sia quella dell'ufficio di Washington, sia quella della « Seewarte » può essere indifferente; ma per piroscifi mercantili, di forza moderata, l'adozione della rotta meridionale del parallelo 33° dev'essere consigliata da ragioni di sicurezza. In caso d'una avaria alla macchina o all'albero motore, il moderno piroscifo ad un'elica, che per la cresciuta mole ha dovuto rinunciare alla velatura, si trova assolutamente inabilitato; quindi l'accordo unanime di seguire, quando se ne offra l'opportunità, certe determinate rotte, prepara alle navi il reciproco soccorso in caso di sinistro. Un bell'esempio di ciò è stato recentemente offerto dal piroscifo *Jupiter* della « Società Commerciale Italiana » di Genova, che potè essere prontamente soccorso.

Partito da Porto Empedocle con carico di zolfo, questo vapore, esaurito anzitempo il combustibile, si trovava in Lat. 33° 16' N. e Long. 48° W. G. quando la sera del 10 febbraio 1901 fu incontrato dal piroscifo italiano *Città di Messina* che, per lo stesso parallelo si recava a New York. Dopo vari tentativi, riuscendo impossibile, a causa del tempo cattivo, il rimorchio, il piroscifo messinese proseguì la sua rotta, che come si osserva dalla carta, era quella dell'ufficio di Washington.

Nei giorni successivi lo *Jupiter* derivò verso Nord-est e, questa volta, in vicinanza della rotta fra Saint Thomas e Capo Lizard. Ivi lo trovò il piroscifo *Saint Simon* della « Transatlantique » che proveniva appunto da Saint Thomas, diretto all'Havre, alle ore 3 am. del 26 febbraio, in Lat. 35° 36' N. e Long. 44° 24' W. G. Anche il *Saint Simon* si provò a rimorchiarlo, ma dovette abbandonarlo alle 10 am.

Non per mera combinazione, ma in conseguenza dell'adozione di rotte fisse, fu lo *Jupiter* incontrato lo stesso giorno, alle ore 3 pm. dall'*Helvetica* della Società Amburghese Americana, che pure proveniva da Saint Thomas e si dirigeva all'Havre. Questo vapore rimase tutta la notte dal 26 al 27 febbraio presso lo *Jupiter*, avendo il capitano promesso di rimorchiarlo; ma invece, l'indomani, riprese la sua rotta. Alle 2 am. del 28 febbraio il capitano del nostro piroscifo scovrì i fanali del *Juno*, vapore norvegiano, diretto da West Hartlepool a Pensacola. Lo *Jupiter*

trovavasi allora in Lat. 35° 44' e Long. 44° WG. La moglie, Giunone, prese a rimorchio il marito, Giove, il mattino seguente, ed il 24 marzo arrivarono entrambi felicemente a Barbados.

Questo salvataggio fruttò grandi e meritati onori al capitano del piro-scafo *Jupiter*, che abbandonato dal proprio equipaggio avea dato prova di un altissimo sentimento di dovere, restandosene solo a bordo con un macchinista e avendo costantemente rifiutato di trasferirsi sui piroscafi che incontrava, fino a che non gli riuscì di portare il suo *Jupiter* a salvamento; ma non è improbabile che al suo salvataggio e alla frequenza con cui fu successivamente avvistato da parecchi piroscafi che gli offrivano soccorso, abbia influito l'istituzione delle rotte fisse <sup>1</sup>.

..

Per coloro i quali sdegnano di seguire la rotta del 33° parallelo e che, per recarsi da Gibilterra a New-York, prendono una rotta lossodromica diretta compresa fra le latitudini di quei due punti, diamo il riassunto di due bellissime tavole di probabilità che il dott. Neumayer inserisce a pag. 365-368 della citata opera: *Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean*. Le tavole del Neumayer, di cui diamo un semplice esempio, son basate su molte migliaia di osservazioni, estratte dai giornali delle navi tedesche e olandesi <sup>2</sup> e si estendono da 35° a 50°, per tutta la larghezza dell'Atlantico, comprendendo, così, una zona di quindici gradi, analizzata di grado in grado, nella percentuale della probabilità dei venti dominanti, classificati in sedici rombi della bussola, nonchè nella probabilità dei venti d'una forza superiore a 8, e dei variabili e delle calme. Or da queste tavole si rileva appunto che nella maggior parte dei casi, i venti dominanti nella zona che ci preoccupa cioè quella di 35°-40°, provengono dai quadranti occidentali e ciò deve persuadere i capitani delle navi da carico che si recano ai porti americani ad adottare una rotta più meridionale. Nel mese di ottobre prevalgono, è vero, i venti del primo quadrante, ma al di là di 40° di longitudine W. è probabile ch'essi sieno anche più forti al sud che al nord.

<sup>1</sup> Quando queste rotte fisse non erano ancora stabilite, il salvataggio era certo più difficile. E' celebre il caso del piroscavo *Marsala* che, partito da Palermo l'11 marzo 1880 si trovò a mezzo Oceano, privo di carbone, perchè essendosi spinto ad alta latitudine, esaurì inutilmente la sua provvista di combustibile nel lottare contro i temporali occidentali. Anch'esso dovette poggiare alle Bermude, con l'aiuto della velatura completa che teneva, e vi giunse dopo 67 giorni dalla partenza; ma in tutto questo periodo non fu visto e soccorso che da un solo veliero. E' vero, peraltro, che vent'anni fa l'oceano atlantico non era frequentato da sì gran numero di navi che ora lo rendono il vero mediterraneo del mondo moderno.

<sup>2</sup> *Resultate meteorologischer Beobachtungen von deutschen und holländischen Schiffen für Eingradfelder des Nordatlantischen Ozeans.*