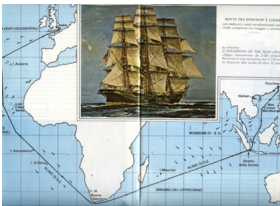


### I CLIPPERS

#### le "FERRARI" dell'800



#### ***La Grande Corsa del Té del 1866***

Foto n.1 - *La cartina mostra la rotta principale dei Tea-Clippers da Foochow (Cina) a Londra che fu teatro di epiche regate commerciali. Le frecce nere indicano i venti predominanti nel periodo compreso tra maggio e settembre. In condizioni favorevoli i Clippers raggiungevano 20 nodi di velocità, come un traghetto di oggi, ma erano spinti dal vento e manovrati da superbi marinai.*

**Clipper**, (dall'inglese *to clip*=tagliare, il vento, le onde, i primati ecc...) fu il nome attribuito all'ultimo esemplare, il più perfezionato dell'evoluzione della nave a vela. Nacque in America nel 1820 sull'onda di una profetica intuizione mercantile:

*"il commercio prenderà le vie del mare"*

. Ma i Cantieri americani ebbero un'altra intuizione, questa volta d'ingegneria navale:

*"lo spostamento della sezione maestra dello scafo verso prua conferirà al veliero una maggiore stabilità in navigazione"*

. Tuttavia, la caratteristica principale del

*clipper*

doveva essere la velocità derivante dalle più affinate linee d'acqua dello scafo e dalla maestosa superficie velica ben superiore alle unità equivalenti dell'epoca. Il

*clipper*

fu quindi progettato per essere un autentico levriero degli oceani, e per raggiungere tale obiettivo fu persino diminuita la capacità di trasporto del carico. I risultati raggiunti ripagarono questo sacrificio. Il

*clipper*

raggiungeva, infatti, una velocità di 15 nodi con punte di 20 nodi quando la velocità massima degli altri velieri e delle stesse navi a vapore era di 5-7 nodi in condizioni ottimali. I

*clippers*

furono costruiti da cantieri

[inglesi](#)

,

[olandesi](#)

,

[francesi](#)

e

[americani](#)

, ma i primi a scendere in mare furono i piccoli

*Clippers di Baltimora*

(USA) che entrarono in scena durante la guerra (USA-UK) del

**1812**

, proprio per le tensioni commerciali.

La storia di questa categoria di velieri si usa suddividerla in cinque periodi dell'800:

**1830-1850: I Clippers dell'Oppio.** La *Compagnia delle Indie* manteneva il monopolio sulla vendita della droga. Erano velieri di limitate dimensioni, ma particolarmente ben costruiti e soprattutto veloci. Armati di qualche cannone ed esperti equipaggi, andarono scomparendo intorno al 1860, quando venne abolito il monopolio ed il traffico della droga divenne meno redditizio.

**1845-1860: I Tea-Clippers americani.** Nel periodo aureo ne furono costruiti ben 137 per fronteggiare l'aumento del consumo del tè negli Stati Uniti. Furono varati a New York e nella Nuova Inghilterra, tuttavia, a causa della forte richiesta, il legname impiegato per la loro costruzione non poteva raggiungere una buona stagionatura, e questa limitazione diminuiva la resistenza alle forti sollecitazioni dell'alta velocità. Per questo motivo, i

*clippers*

americani furono meno longevi dei loro rivali inglesi. Dopo il 1849, con la scoperta dell'oro in California, i

*Tea-Clippers*

furono adibiti al trasporto dei cercatori d'oro che si trasferivano dalla costa atlantica degli Stati Uniti a San Francisco via Capo Horn. Il viaggio lungo e pericoloso proseguiva nel Pacifico verso la Cina per l'imbarco del tè. Da qui i

*clippers*

ripartivano con rotta a ponente e, doppiato il Capo di Buona Speranza, affrontavano l'Atlantico puntando su New York dove si concludeva il giro del mondo. Nel 1850 giunse a Londra il primo

*clipper*

americano carico di tè cinese. La cantieristica inglese fu messa in allarme di fronte al "vascello" che aveva impiegato solo 97 giorni da Hong Kong a Londra. Questo periodo si concluse con l'apparire delle prime navi a motore e gli affondamenti provocati dai corsari sudisti durante la guerra di secessione. I

*clippers*

superstiti furono venduti ai portoghesi di Macao e agli

*Armatori Liguri*

del Callao (Lima) che li adibirono al trasporto di emigranti cinesi in Perù per la raccolta del *guano*

, ottimo fertilizzante naturale molto richiesto in Europa.

**1850-1875: I Tea-Clippers Inglesi.** Costruiti con solido e stagionato teak birmano, avevano la linea dello scafo più lunga, aggraziata e filante di quelli americani. I maggiori costruttori di

*Clippers*

inglesi furono: A.Hall, H.Hood, Connell, R.Steele di Aberdeen-Scozia, Pile di di Sunderland, Chaloner di Liverpool, Laurie di Glasgow e infine Scott & Linton di Dumbarton, i costruttori del celebre

***Cutty Sark***

. In coperta avevano un piccolo

*castello*

a prua ed una tuga a poppa. Il

*cassero*

accoglieva invece gli alloggi del Capitano e degli ufficiali. Nel 1863 i

*clippers*

inglesi adottarono una tecnica mista di costruzione che prevedeva l'ossatura in ferro, mentre rimaneva invariato l'impiego del legno per il ponte di coperta ed il fasciame esterno. I migliori

*Tea-Clippers*

furono costruiti proprio in quegli anni, e con quella tecnica innovativa segnarono l'apogeo della vela nel trasporto rapido delle merci. Erano tutti sotto le 1.000 ton. di stazza e i loro nomi divennero celebri:

*Serica (1863), Taeping (1863), Young Lochinvar (1863), Chinaman (1865), Ariel (1865), Sir Lancelot (1865), Titania (1866) e, naturalmente, molti altri.*

**1820-1865: I Clippers-Passeggeri.** Noti come "packets", (da cui Paquebot in Francia e Pacchetti in Italia), furono pur sempre comodi e veloci

*pers*

*clip*

adibiti al trasporto passeggeri. Collegavano i porti atlantici USA: New York, Boston, Filadelfia e Baltimora con il Nord Europa. Rimasero in attività un cinquantennio e precedettero di un secolo

*"i famosi transatlantici di linea"*

che continuarono quel flusso regolare fino al 1970. Comandati da esperti uomini di mare, e manovrati da equipaggi sceltissimi, questi

*clippers*

offrivano comode e lussuose sistemazioni per una cinquantina di passeggeri. Per il viaggio di ritorno trasportavano emigranti in cerca di fortuna negli States. La traversata durava in media 15-20 giorni. Una singolare testimonianza d'efficienza dei "packets" ci fu lasciata da un romantico epitaffio dedicato al ritiro di un

*clipper*

della

*Black Ball Line*

:

*"Era uno dei più veloci e lussuosi. In 29 anni effettuò 116 traversate complete. Non aveva mai perduto gente in mare, né subito avarie notevoli. Trasportò 30.000 passeggeri e vide 1200 nascite e 200 matrimoni".*

**1865-1890: I Colonial o Wool-Clippers.** In ordine di tempo fu l'ultima categoria di quei velieri veloci che furono costruiti in Inghilterra e negli USA per assicurare i collegamenti commerciali con l'Australia, la Nuova Zelanda e la Tasmania. Gli scafi dei

*colonials*

furono dapprima in legno, in seguito vennero costruiti con la "tecnica mista" già descritta, che permise di realizzare unità estremamente solide e di notevoli dimensioni facendo così fronte alla grande richiesta di navi per le rotte australiane. Fu proprio il ferro usato per la loro costruzione che permise ai

*colonials*

di resistere ancora per un ventennio dominando su tutti i mari fino alla fine del secolo.



Carlo Gatti ha creato un sito web dedicato ai clipper, un sito che è stato molto utile per la ricerca di informazioni sui clipper. Il sito è molto ben fatto e contiene molte informazioni interessanti. È un sito che vale la pena di visitare.

La prima nave a vela fu l'**ARIEL** (1865-1872) e l'**TAEPING** (1862-1871), due storici di cui si parla di più.

**Carlo GATTI**

Rapallo, 26.05.11