

Per fortuna non tutti i “croceristi” erano così disinvolti. Anzi, lo spirito che li muoveva, anche se a volte non privo di una dose di goliardia, risulta pregno di passione autentica, serietà nella preparazione e sincera riconoscenza verso quanti si prodigavano per favorire la buona riuscita dell’impresa.

Risulta esemplare il diario tenuto dal triestino Raimondo Cornet a proposito di un raid sino a Zara compiuto con quattro amici fra la fine di luglio ed i primi di agosto del 1926. Così annotava: **<<L’idea di raggiungere Zara a remi, mi è sorta l’anno scorso, dopo un riuscitissimo viaggio a Pola in una jole a due vogatori e timoniere>>**. Forte di questa prima esperienza si mise d’impegno assieme ai compagni di voga, Nino Dostall, Etto Pieri, Luigi Salvador, Carlo Tenze, pianificando con meticolosità la traversata di 160 miglia da compiersi in 32 ore. Niente era lasciato all’improvvisazione: la jole di mare “Istria”, l’attrezzatura di bordo, il vestiario, il necessario per cucinare e le vettovaglie strettamente indispensabili, senza trascurare due cuscini imbottiti di crine su cui poggiare il prezioso canotto una volta tirato a terra ed il grasso di cocco per proteggersi dai raggi del sole. Tutto razionalizzato con cura perché lo spazio a bordo era davvero limitato.

Ovviamente non mancheranno imprevisti e disagi: i venti contrari, le burrasche che costringeranno a soste forzate, le scottature per la troppa esposizione al sole e qualche linea di febbre. Ma vi sono anche gli incontri che rendono prezioso il ricordo del viaggio. A Pola non poteva mancare la sosta alla sede dei canottieri locali: **<<Si fila verso la canottiera della Pietas Julia, là troviamo conforto ed ospitalità. L’ ”Istria”, il nostro fido guscio, può venir finalmente lavato e ripulito per bene. E per noi c’è una doccia freschissima>>**. Ed alla partenza **<<alcuni soci della Pietas Julia ci aiutano nei nostri preparativi e tra ringraziamenti ed evviva lasciamo Pola...>>**.

A Veruda, dove giungono a tarda sera, l’ospitalità in casa di un pescatore è provvidenziale: **<<In casa del pescatore ci accoglie una famiglia numerosissima... uno sciame di ragazze e ragazzi si affolla attorno a noi. Una ragazza si offre di cucinarci la cena. - ... la consorte ci prepara frattanto da dormire. Povera gente, hanno mobilitato per noi tutti i materassi e tutti i cuscini de la casa>>**.

Non meno cordiale l’accoglienza a Medolino, dove gli avventurosi sono costretti a ripiegare da un Quarnaro tempestoso. Questa volta sarà il trabaccolo veneziano “Paron Belo” ad ospitarli per la notte e ad offrire pesce e polenta cucinati a bordo. Il Quarnaro invece non si smentisce: **<<...dai monti del Carnaro incominciò ad urlare lo scirocco, flagellando il mare, che a un tratto cambiò fisionomia. Grosse ondate, coperte di schiuma ci spingono al largo... - Siamo molli di acqua e affaticatissimi sono i vogatori. Ma in tutti noi c’è l’intima gioia di aver compiuto il tragitto più pericoloso >>**. Per fortuna a terra è diverso: **<<A Unie, come da per tutto, troviamo entusiastiche accoglienze. Le notabilità del paese ci prestano ogni possibile aiuto. Dieci, venti braccia ci soccorrono a togliere da l’ ”Istria” tutto il bagaglio. Il sig. Scoviarich ci mette a disposizione il suo magazzino per la custodia del materiale e de l’imbarcazione che viene portata a terra>>**.

Il fatto è che i canottieri suscitano simpatia; ecco la descrizione dell’approdo a San Pietro in Nembi: **<<Arriviamo nel paese a notte. Tutti gli abitanti sono al molo di approdo. L’arrivo di canottieri, e intrepidi per sopramercato, non è avvenimento di tutti i giorni. Dopo aver ormeggiato l’ ”Istria” ci dirigiamo a l’osteria del paese seguiti da un codazzo di donne e fanciulli e di qualche uomo, dico “qualche” perché la maggioranza dei maschi è tutta in America a far fortuna>>**.

Per raggiungere la meta si dovranno attraversare anche le isole che dopo la guerra sono sotto la Jugoslavia, ma anche qui non vi sono problemi per l’accoglienza. La lettera di presentazione del

console jugoslavo a Trieste e l'annuncio preventivo delle autorità portuali italiane a quelle jugoslave di tutte le isole che devono essere toccate appianano ogni eventuale ostacolo burocratico. Andrebbe tutto bene se il sole, a tratti impietoso, non procurasse scottature e febbre. Nella sosta a Ulian, nelle ore più calde, qualcuno cade in un provvidenziale sonno ristoratore, qualcun altro ne approfitta per sbarbarsi in previsione del prossimo arrivo a Zara e c'è chi, più praticamente, aiuta nella cucina dell'osteria del paese l'ostessa a spiumare la gallina che fungerà da pranzo.



Sosta a terra sulla via di Zara

L'ultima tratta, il 31 luglio, quando la meta è a poco più di cinque miglia, viene percorsa contro uno scirocco che fa ribollire il mare, ma già si avvista la jole a otto della "Diadora" che è uscita incontro ai triestini. Al pontile della canottiera c'è tutta la direzione della Società, presidente Brizzi in testa, a fare festosa e cordiale accoglienza. Gli scambi di saluti ed attestati di reciproca simpatia non possono essere suggellati se non dal tradizionale brindisi con il maraschino Luxardo.

Il giorno seguente, nella nota del 1 agosto il Cornet scrive: **<<Oggi nel pomeriggio ha avuto luogo in forma semplice e confidenziale la consegna della medaglia a la Società Diadora. Ho detto alcune parole di saluto a la gloriosa Società e rispose accogliendo il dono il chiarissimo avv. Brizzi, Presidente de la Diadora. Quindi nuovo rinfresco e nuove fraternizzazioni>>.**

Come sempre, la fine di ogni avventura lascia, accanto alla soddisfazione, un velo di malinconia: **<<Ci congediamo dagli amici della "Diadora", ringraziandoli ancora per la fraterna accoglienza e lasciando loro in pegno il nostro guidone legato con un nastro tricolore e accompagnato da un mio versetto, ne la speranza che i fratelli zaratini ce lo riportino a remi a Trieste>>.** Il canotto "Istria" tornerà indietro a bordo della motonave "Quieto" mentre i cinque canottieri, raggiunta Lussino con un passaggio in motoscafo, si imbarcheranno sul piroscalo "San Marco" della compagnia Istria-Trieste che li riporterà a casa. (1)

Durante il periodo fascista il canottaggio, pur non rientrando fra gli sport prioritari stabiliti dal CONI per le attività svolta dalla GIL, essendo relegato fra gli sport popolari curati dall'Opera Nazionale Dopolavoro (OND), veniva ampiamente praticato riscuotendo lusinghieri successi di livello internazionale. Anche le traversate lunghe si confermavano quali prove di vigore e di

ardimento in perfetta linea con lo spirito dei tempi e con la tradizione di numerosi circoli. Il 15 ottobre 1931 il Presidente della R. Società Canottieri Bucintoro, Giuseppe Calzavara con accenti adeguati al periodo così scriveva ad Oscar Rossi, suo omologo della Pietas Julia: **<<Questi canottieri che hanno voluto fendere il mare Adriatico con una imbarcazione sociale per venire a Pola, recano con loro il mio saluto a Lei Sig. Presidente, saluto che le invio tanto più volentieri in quanto è testimone di una simpatica audacia che ha voluto sfidare le onde dell'Adriatico, tendendo con la forza dei muscoli gagliardi ad una meta così cara al cuore degli italiani e creando un nuovo legame tra le opposte rive del comune mare>>**. Si riferiva ad una jole ad 8 che da Venezia aveva raggiunto la città istriana e Rossi rispondeva nel tono aulico in uso: **...<<Non so ancora s'io debba ammirare di più l'audacia e la forza di nove coraggiosi atleti che facendo garrire al vento il rosso gagliardetto orlato d'oro ... hanno sfidato in questa stagione infida su una fragile imbarcazione le ire del nostro Adriatico, oppure il gesto supremamente bello verso la città redenta culla d'italianità...>>**. (2)



Pola quindi si confermava una delle mete ambite in Adriatico.

Ancora una volta ci piace soffermarci su un diario di crociera pervenuto sino a noi, probabilmente uno dei tanti che documentavano questi raid; diari che ci danno l'idea dello spirito che animava i canottieri nel preparare e realizzare le loro imprese.

Si tratta della traversata portata a compimento da cinque sportivi della Società Canottieri Timavo di Monfalcone dal 13 al 15 agosto 1930. La "Timavo", jole a 4 con timoniere, si stacca dal pontile della canottiera sotto un cielo non proprio incoraggiante, ma il caloroso saluto dei consoci ed un doveroso ottimismo li accompagna e li porta scegliere di puntare direttamente su Pirano, anziché preferire la più prudente rotta che costeggiava il Golfo verso Trieste. Ma poco più di un ora più tardi, quando la jole è ben al largo di Sdobba, si alza il vento ed il mare ingrossa tanto da consigliare di ripiegare su Grado che viene raggiunta attraverso il canale Primero sotto la pioggia. Inzuppati, anche per l'acqua imbarcata, i cinque trovano amichevole accoglienza presso la canottiera "Ausonia". La prima tappa è durata appena 3 ore e mezza e sono arrivati poco lontano: solo 28 chilometri.

La seconda tirata andrà meglio, nonostante si possa lasciare Grado solo nel pomeriggio del giorno seguente a causa del mare grosso dopo il temporale, in 3 ore giungeranno ad Umago. Ormai elettrizzati per l'impresa, costeggiare l'Istria è un vero piacere ed al tramonto la "Timavo" accosta al pontile della più antica canottiera istriana: la "Forza e Valore" di Parenzo.

Il giorno seguente è ferragosto e di buon mattino, mentre la città è ancora pigramente addormentata, il canotto riprende la navigazione con un mare mosso e dopo una breve sosta ad

Orsera per rifocillarsi (a Parenzo era tutto chiuso e quindi niente colazione) si riprende verso Rovigno dove vengono accolti dai soci dell' "Arupinum". Qui la sosta è necessaria non solo per il pranzo, ma per provvedere alla riparazione della rotaia di un seggiolino e per asciugare al sole il contenuto dei bagagli caduti accidentalmente in acqua: **<<Conseguenza di ciò è un bel cordoncino tirato al sole fuori dalla canottiera, dove fanno bella mostra di sé diverse giacche, dai bottoni d'oro, ed alcuni calzoni>>**. E' curioso vedere come, pur nell'esiguità degli spazi disponibili a bordo, non si trascurasse di portare al seguito l'elegante divisa da sbarco. Non era pensabile presentarsi a terra con gli abiti da fatica: sarebbe stato indecoroso per la società di appartenenza. Altri tempi!



Si ricomincia a vogare nel pomeriggio, battagliando con un fastidioso vento di levante, finché verso sera i nostri giungono a Fasana. Vale la pena leggere le annotazioni del diario: **<<Ore 18.45- Arriviamo a Fasana dove una bella sorpresa ci aspetta: due armi della consorella " Pietas Julia" di Pola sono lì ormeggiati ad attenderci e ci fanno festa, invitandoci a proseguire oggi stesso per Pola insieme a loro, invece che fermarci a Fasana dove anche difficile trovare da dormire.>>**. E più tardi, dopo qualche indecisione ed un lauto spuntino: **<<...mentre la yole ad otto di Pola è già al largo, ci stacciamo dal molo sulla scia della joletta a due vogatori de l'anzidetta Società e lasciamo Fasana per compiere l'ultima tappa della nostra crociera>>**. Ancora una volta emerge lo spirito che animava le società di canottaggio al di fuori delle competizioni sui campi di regata. **<<ore 21.30 – Intanto siamo entrati nel Porto e ci dirigiamo al pontile della Canottiera "Pietas Julia". Fraternalmente accolti sbarchiamo stanchi ma non sfiniti, gentilmente aiutati nelle varie necessità dell'imbarcazione dai soci ed anche dai dirigenti della Società... che mettono a nostra disposizione la saletta della direzione>>**. (3)

La crociera è così conclusa: 133 Km in 17 ore di voga effettiva.

Gli anni successivi, quelli che portarono alla guerra e alle vicende che ne seguirono, segnarono la fine di tali imprese e l'Adriatico per lungo tempo parve perdere la sua indole accogliente. E più tardi il canottaggio si orientò decisamente verso competizioni di puro agonismo. Oggi, chi si cimenta in questo nobile sport lo fa, giustamente, per un titolo, una coppa, una medaglia. La voga, come sfida con se stessi, ha perso inevitabilmente il fascino di un tempo e soprattutto non ha conservato quella patina sottintesa di esplorazione e di avventura.

Oggi Pola l'Istra e la Dalmazia sono più che mai meta di croceristi e vacanzieri di vario genere ma, ormai, è un altro mondo. Tuttavia, nonostante il succedersi delle vicende storiche e politiche e gli inevitabili cambiamenti imposti dal progresso e dalla modernità, quelle coste si lasciano sempre ammirare per l'immutata bellezza. Ed ancora oggi, con un po' di sforzo di immaginazione il

navigante sensibile e attento può vederle con gli occhi e lo spirito di quei pionieri e sentirsene un po' partecipe.

Fonti:

- (1) Raimondo Cornet -<<Centosessanta miglia a remi. Trieste-Zara>>
In www.anacc.org/new/news/diario%20primo.pdf
- (2) Archivio R.S.C. "Bucintoro"
- (3) <<Crociera Monfalcone-Pola. Agosto 1930>>
Archivio Fondazione Pietas Julia. Fondo Tognon