

Thomas Reitmaier **Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz**

Fino intorno al 1900 i laghi e i fiumi europei formavano un collegamento viario elementare, attraverso il quale per molti secoli furono trasportate merci per il consumo quotidiano ma anche per il commercio internazionale. Oltre a ciò venivano trasportati, tramite natanti di ogni genere, anche persone e animali. La Svizzera situata a nord delle Alpi aveva assunto sicuramente una posizione chiave per il traffico nord-sud, tra la Germania e l'Italia e il transito tra l'occidente e l'oriente in direzione della Francia (Mediterraneo) già a partire dal neolitico. Se da un lato il contesto economico, giuridico e storico sul traffico attraverso i corsi d'acqua è stato già oggetto di approfonditi studi, dall'altro i mezzi di trasporto tradizionali, o per meglio dire i natanti, non hanno trovato ancora un grande riscontro nel campo della ricerca. Bisogna purtroppo anche constatare che nessuno di questi natanti, dell'era preindustriale, a parte alcune eccezioni (per esempio sul lago Lemano), si è conservato fino ai nostri giorni. La causa per la scomparsa di questi natanti è attribuibile al rapido sviluppo della Rivoluzione Industriale nel XIX secolo, che ha travolto conseguentemente l'antica attività e la professione legata ad essa. La nuova concorrenza con lo sfruttamento dell'acciaio e del vapore (nave a vapore e ferrovia) riuscì ben presto a surclassare i sistemi di trasporto più tradizionali. Per questo motivo le navi da trasporto a vela originali si conservano oggi solo sotto forma di relitti, adagiati sui fondali dei laghi, dove possono essere studiati più attentamente. Lo scopo delle indagini sui relitti è quello di ottenere informazioni sulla forma, l'equipaggiamento, il modo di costruzione, il tipo di natante, le innovazioni e lo sviluppo tecnico in generale. La presente ricerca si è concentrata in particolar modo sulla Svizzera centrale e orientale, e cioè sulle zone che comprendono il lago di Costanza e quello dei Quattro Cantoni. In questo ambito sono stati inventarizzati per la prima volta i relitti che presentavano un certo interesse archeologico. Questo inventario, destinato anche a mettere in rilievo i relitti da salvaguardare, è stato potuto essere realizzato solo grazie a una stretta collaborazione con subacquei (sommozzatori), i quali in genere, a differenza degli archeologi, posseggono informazioni più dettagliate sui luoghi di ritrovamento in questione. Gli archeologi devono in primo luogo concentrarsi, se vi è la possibilità, sugli insediamenti lacustri, che per lo studio della preistoria europea hanno una notevole importanza. Nonostante ciò le ricerche subacquee sui relitti, in parte situati a grande profondità, sono state effettuate anche con l'aiuto di «dilettanti». L'esito di queste ricerche è stato molto soddisfacente, e deve essere considerato una novità almeno a livello svizzero. Alla base di queste indagini vi sono le analisi dendrocronologiche, tramite le quali i relitti sono stati inseriti in un contesto cronologico. Accanto a ciò verranno anche esaminate dettagliatamente le questioni legate ai relitti. L'elaborazione dei dati ha messo in evidenza che la maggior parte dei relitti finora noti in Svizzera non sono più vecchi di 100 o 200 anni. Relitti risalenti al medioevo o addirittura all'antichità sono stati rilevati solo in un contesto archeologico molto particolare. Per il momento i relitti dei fiumi sono rappresentati solo da un unico esemplare, non ancora esaminato in maniera approfondita. Accanto a ciò vengono messi in evidenza altri due «tipi» di luoghi di ritrovamento di relitti:

- Navi intatte o parzialmente conservate, abbandonate soprattutto in prossimità dei porti oppure in seguito modificate e riutilizzate per altri scopi (per esempio Weesen SG o Güttingen TG). Questi relitti vengono scoperti con una certa regolarità soprattutto nelle secche, sulle rive dei laghi oggi asciutte/bonificate o comunque sulla terraferma.
- Navi, che in seguito a incidenti (tempesta, collisione, sovraccarico etc.) sono colate a picco. Pertanto questi relitti si trovano prevalentemente a grandi profondità e sono sistematicamente rintracciabili solo con un forte impiego di mezzi tecnici (per esempio il relitto di Untermatt o la nave «Flora» nel lago dei Quattro Cantoni).

Durante le singole indagini, eseguite dettagliatamente nelle regioni lacuali situate tra il lago di Costanza ed il lago Lemano, fu molto importante non restringere il campo al solo ritrovamento archeologico (relitto), bensì anche raccogliere la documentazione scritta e le fonti illustrate. La vasta gamma di queste fonti comprende resoconti di viaggi, esperienze personali, regolamenti dei costruttori di navi, spese di costruzione, libri dei deceduti, inventari, rari piani di costruzione, pitture paesaggistiche, vetrate, tavole votive e fotografie dell'epoca. Solo grazie a queste premesse è stato possibile stabilire le varie influenze e i tipi diversi di sviluppo nella costruzione delle navi in legno e creare una concordanza sulla base delle illustrazioni del tempo, delle norme allora in vigore e delle decisioni da parte delle autorità competenti. I dati raccolti servono anche a mettere in evidenza le questioni legate alle risorse naturali (penuria di legname) e quelle economiche. L'abbozzo «Evolution» sulla costruzione delle navi, ad opera di Beat Arnold e Dietrich

Hakelberk ha trovato conferma in queste ricerche e ha messo in evidenza molti dettagli: Le navi a carena piatta presentano uno sviluppo per lo più rettilineo e adattate perfettamente ai mezzi disponibili e alle esigenze, riconducibile per lo meno al patrimonio antico o addirittura a quello preistorico. Probabilmente questo tipo di nave ha subito delle modifiche solo a partire dall'epoca moderna e prevalentemente sul lago di Costanza e sul lago Lemano. Questa evoluzione è dovuta alle innovazioni nel campo della costruzione delle navi da guerra, con ogni probabilità legata a uno sfondo economico. Tali modifiche non hanno potuto essere riscontrate a causa della scarsità di possibilità di confronto con relitti medievali provenienti dal lago di Walensee, dal lago di Zurigo oppure dal lago dei Quattro Cantoni. In questo caso sembrerebbe che certe modifiche e innovazioni siano state provocate dalla nascente industrializzazione del XIX secolo, ma probabilmente ciò è anche riconducibile allo sviluppo nel campo della marina. Questo perché per secoli le forme delle navi sono rimaste pressochè invariate, oppure per il fatto che ci si doveva adattare alle prescrizioni ufficiali o alle norme dettate dalle corporazioni. Un altro motivo erano le questioni economiche. Apparentemente ogni regione costruiva e manteneva la propria varietà di natanti da trasporto. I diversi «tipi» di navi tuttavia sono noti solo in parte. In questo contesto in particolare deve essere messo in evidenza ancora una volta, che ogni nuova «scoperta» di relitto, modifica l'immagine attuale, e accresce le informazioni già note. Uno sguardo sulla Svizzera Romanda, meglio documentata, conferma ciò e mostra inoltre che la celebre «barriera del Röstli» è stata un fattore determinante anche nella costruzione navale tradizionale. Pertanto, a differenza dei natanti della Svizzera centrale ed orientale, le barche a vela dei laghi di Thun, di Brienz, di Bienna e di Neuchâtel come anche del lago Lemano venivano caricate e scaricate attraverso la poppa.

L'ultima fase della storia millenaria delle navi da trasporto a vela in Svizzera, ha potuto essere interpretata archeologicamente. La fine improvvisa di queste imbarcazioni circa 100 anni fa, malgrado una battaglia coraggiosa per la loro sopravvivenza, riconducibile all'introduzione della turbina a vapore, rispettivamente del motore a petrolio, ha condotto alla sparizione definitiva di questo tipo di battello.
(Christian Saladin, Basilea/Basel)

Thomas Reitmaier, Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz. Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters Band 35, Verlag Schweizerischer Burgenverein, Basel 2008. – 236 Seiten; 277 Abbildungen, z.T. farbig, mit Audio-CD.
ISBN 978-3-908182-19-1.