

La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi

Francesco De Domenico e Giorgio Spazzapan

Uno dei fatti ben poco noti e studiati della Grande Guerra è quello che vede l'acquisto da parte della Regia Marina, in varie parti del mondo, dal Cile a Terranova alla madrepatria scandinava, di ben 22 baleniere di costruzione norvegese, di cui alcune anche molto anziane, da utilizzare quali navi pattuglia, navi vedetta, dragamine, rimorchiatori.

La marina in quel periodo (1915-16), nella quasi assoluta assenza di naviglio mercantile nazionale adatto alla bisogna, si rivolse da un capo all'altro del mondo per acquistare battelli di seconda mano, alla ricerca di un po' di tutto quel che poteva servire: prima 46 tra pescherecci d'altura (*trawlers*) spagnoli, svedesi, francesi, rimorchiatori olandesi, e baleniere norvegesi. Poi altri 47 *trawlers* giapponesi, per un totale di 93 vedette/dragamine.

Tra le altre marine, solo quella francese acquistò delle baleniere, comprandosi una quarantina di battelli norvegesi, mentre la Royal Navy fece un uso molto limitato delle baleniere britanniche, acquistandone una quindicina e ordinandone altrettante al cantiere Smith's Dock, che utilizzò un progetto di nuove costruzioni destinate ad armatori russi. La Gran Bretagna poteva infatti attingere, come fece, all'enorme patrimonio dei suoi *trawlers* e *drifters*. E i *trawlers* in particolare avevano in genere qualità marine giudicate migliori delle *whalecatchers* dell'epoca, contrassegnate dal bordo basso (per facilitare il rimorchio delle balene uccise).

Per le esigenze italiane invece le piccole baleniere come soluzione di ripiego a buon mercato potevano andar bene. E questo soprattutto per la carenza di *trawlers* disponibili in buon numero sui mercati, visto che tutte le marine in guerra li requisivano o acquistavano come navi pattuglia. Salvo piccoli numeri reperiti in Spagna, in Svezia e in Francia, la Marina dovette rivolgersi addirittura al Giappone (alleato ma poco impegnato nel conflitto) per acquistare un blocco di 47 *trawlers* da portare in Italia.

Oltre che come navi vedetta e dragamine, le baleniere potevano servire anche come rimorchiatori, con i loro scafi robusti e maneggevoli e le loro macchine a vapore abbastanza potenti (specie per le unità più moderne), essendo concepite per l'inseguimento delle balene e per il successivo rimorchio delle carcasse delle prede fino alla nave-fattoria o alla stazione di terra. Tanto è vero che erano le stesse baleniere a rimorchiare a destinazione i velieri utilizzati per il trasporto e il deposito delle loro scorte di carbone.

Cercheremo di ricostruire nel seguito le vicende su scala globale della caccia alla balena dal 1870 al 1915, che è come dire le variegata esperienze da cui provenivano quelle 22 baleniere, cui vennero opportunamente attribuiti nomi di cetacei (*BALENA, CAPODOGLIO*), di venti (*GRECALE, LIBECCIO, MAESTRALE, PONENTE, SCIROCCO*), di fenomeni atmosferici (*BUFERA, BURRASCA, CICLONE, FORTUNALE, TEMPESTA, TIFONE, URAGANO*), di fenomeni marini (*FLUTTO, MAROSO, ONDA, VORTICE*), ma anche di grossi felini (*LEOPARDO, PANTERA, TIGRE*) e di uccelli (*CICOGNA, FOLAGA*).



La baleniera IMMANUEL a Tønsberg nel 1890, foto collezione Erik Evensen

La caccia alla balena fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale: l'egemonia norvegese

La caccia alla balena in senso moderno ha visto per un lungo periodo, dagli anni 1870 al 1930 circa, il sostanziale e quasi esclusivo predominio dell'industria baleniera norvegese. Il teatro di caccia nel primo periodo moderno, dal 1864 al 1904 circa, è stato infatti incentrato nelle acque al largo della Norvegia, nell'Atlantico del Nord e nell'Artico, partendo dalla costa del Finnmark (Norvegia settentrionale), per poi passare alla scala globale solo dal 1904 in avanti con lo sfruttamento dei mari antartici.

I centri motori di questo periodo pionieristico sono in particolare tre piccoli porti pescherecci della contea di Vestfold sulla costa sudorientale, centro nevralgico della marineria norvegese dell'epoca, Sandefjord, Tønsberg e Larvik.

Protagonista di questa stagione è nativo di Tønsberg è Svend Foyn, che era stato in precedenza uno tra i pionieri della caccia alle foche nell'Artico con un proprio *schooner* costruito ad hoc (1845). Foyn aveva fatto fortuna in quel *business* ed aveva deciso di misurarsi con la ben più impegnativa sfida (sia sotto il profilo imprenditoriale che tecnologico) della caccia alla balena.

In precedenza, inglesi e americani avevano gestito la caccia alla balena nell'Atlantico del Nord (Groenlandia, Islanda) con metodi artigianali, ma anche sperimentando nuove tecnologie devastanti, come l'utilizzo di proiettili-razzo derivati dal modello di William Congreve del 1804 (usato con effetti devastanti dalla Royal Navy nel bombardamento di Copenhagen del 1807), combinati con arpioni, e (separatamente) di proiettili anticetaceo definiti bombe-lancia. Dal 1865 gli americani Thomas Roys e G. A. Lilliendahl adottano un arpione propulso da un razzo e collegato ad un cavo, e tre navi a vapore insieme più lance a remi per la caccia, per superare il difficile problema costituito dal fatto che i cetacei colpiti dai razzi in genere affondavano. Una compagnia peschereccia danese acquistò nel 1865 la licenza del sistema americano per la pesca al largo dell'Islanda, ma il rapporto tra balene uccise e perdute e cetacei recuperati rimaneva talmente sfavorevole da condannare l'impresa al fallimento. Nel 1867, un fabbricante danese di fuochi d'artificio dal nome italiano, Gaetano Amici, brevettò un metodo basato su una granata/arpione sparata da un cannone che rimaneva connessa alla nave a mezzo di un cavo. L'inglese George Welch brevettò un altro metodo simile nel 1867. Altri precursori sono i norvegesi Jacob Nicolai Walsø (il primo a proporre, nel 1853, l'uso di un piccolo piroscampo da pesca con un cannone montato sulla prua) e Arent Christian Dahl (esplosivo e arpione combinati in un unico proiettile, che collegava nave e preda a mezzo di un cavo, 1857-1862). Ma nessuno di questi precursori aveva affrontato sistematicamente e organicamente il problema, combinando la teoria e la pratica nel giusto *mix*, realizzando un sistema suscettibile di dar vita ad un successo imprenditoriale.

Entra a questo punto in scena Svend Foyn, il vero padre della moderna caccia alla balena, che inizia le sue sperimentazioni nel 1864 facendo base nel Varangerfjord, nel Finnmark orientale vicino alla frontiera russa. Aveva fatto costruire nel 1863-64 a Oslo il primo prototipo di baleniera a vapore (e a vela) costruita appositamente, la *SPES ET FIDES*. Foyn perviene a brevettare il suo apparato nel 1870-73, dopo aver analizzato attentamente tutti i sistemi studiati e/o sviluppati in precedenza ed aver sperimentato per anni dal vivo le soluzioni più idonee e praticabili. Un cannone ad avancarica, posto sul castello di prua del battello, che spara un arpione con testa mobile, cui è attaccata una granata che esplose solo dopo aver colpito la preda; la testa è connessa al fusto dell'arpione con un giunto flessibile. Il proiettile resta attaccato ad un cavo di particolare robustezza e qualità. Un modello, questo, rimasto in pratica sino ai giorni nostri.

Quindi un sistema che grazie a lui diviene un monopolio norvegese, con materiali, *know-how* e *skills* tutti e solo norvegesi (ma la Bofors svedese comincerà a produrre buoni cannoni per arpioni nel 1885): un monopolio che durerà in pratica fino al 1904. Per scoraggiare la concorrenza di una società di Amburgo che aveva stabilito l'anno prima una base per la caccia alla balena guarda caso nello stesso Varangerfjord in cui lui operava (con base a Vadsø), Foyn ottiene il 14 gen. 1873 con decreto reale l'esclusiva della caccia alla balena in Norvegia per dieci anni. Questo monopolio, durato fino al 1882 anche se in realtà forme di concorrenza locale presero vita quasi subito nel Finnmark, ne farà un vero e proprio *tycoon*, dato che il prezzo dell'olio di

balena si mantenne alto per tutto il periodo.

Nel 1880, tra l'altro, uno dei concorrenti provenienti da Sandefjord fu il primo ad introdurre l'innovativo sistema della nave-fattoria galleggiante per la bollitura del grasso di balena, con la *bark LAURA*.

Nel frattempo Foyn aveva fatto costruire baleniere a vapore di varia grandezza ma caratterizzate da motori via via sempre più potenti (il prototipo del 1863 ne aveva uno da soli 50 ihp, per una velocità di 7 nodi): nel 1883 eravamo già arrivati a 190 ihp e 10 nodi e mezzo. Nel 1904, quando parte la caccia in Antartico, le *whalecatchers* norvegesi (fino al 1906 tutte le baleniere saranno sempre e solo di costruzione norvegese), dovendo percorrere distanze molto maggiori e poi rimorchiare le carcasse delle prede, arrivano ormai a 150 tpi, 350 ihp e 12 nodi (ciò che tra l'altro le renderà più idonee all'utilizzo come navi militari).

Una delle più anziane tra le 22 baleniere che saranno comprate nel 1916 dall'Italia, la venerabile *PONENTE* ex *BET* di Sandefjord ex *IMMANUEL* gestita dalla Chr. Salvesen & Co. di Leith, era appartenuta in origine (1882) proprio a Svend Foyn.

L'Atlantico del Nord, l'Artico e Terranova

Dal 1883 al 1904 seguì un periodo di caccia alla balena senza limitazioni, con nuove compagnie che sorgevano un po' ovunque in Norvegia, in Islanda (a partire dal 1883 e dalla baleniera *ISAFOLD* di 84 grt, 180 hp e 11 nodi) e poi anche in Russia a Murmansk, che gradualmente finì per depauperare del tutto il patrimonio dei cetacei delle acque tra il Finnmark, le isole Spitsbergen, l'Islanda e la Groenlandia. Alla fine, dal 1° febbraio 1904 la *lobby* norvegese della pesca ottenne una legge di divieto decennale della caccia alla balena nei mari norvegesi, che a loro avviso danneggiava la pesca delle altre specialità marine (in specie quella delle aringhe). In Russia venne imposto un analogo divieto nell'Artico nel 1903. Le nove-dieci compagnie baleniere operanti nel Finnmark (con 17 baleniere) dovettero quindi andarsi a cercare le prede in altri mari (tre si trasferiscono alle Spitsbergen), ma l'egemonia tecnico-operativa norvegese rimaneva per il momento indiscussa.

Il senso di orgoglio nazionale norvegese suscitato dall'egemonia conseguita nella caccia alla balena fu anzi un elemento non secondario nell'affermazione del movimento indipendentista che premeva per arrivare alla fine dell'unione personale con la Svezia, sancita nel 1905, con il protagonista Svend Foyn (morto nel 1894 a 85 anni di età, subito dopo aver inviato nel 1893 la nave per la caccia alle foche *ANTARCTIC* nei mari polari australi per studiare il potenziale della caccia alla balena nel Mare di Ross) trasformato quasi in un eroe nazionale.

Nuove aree di caccia vengono allora sfruttate, sempre su iniziativa di imprenditori norvegesi, in Islanda (dal 1883, conoscendo la sua "stagione d'oro" dal 1894 al 1911, con un successivo divieto decennale imposto dal 1° ottobre 1915). Ora, una delle baleniere acquistate dalla Marina italiana nel 1916 era appartenuta proprio ad una compagnia danese/islandese: la *SCIROCCO* ex *NANSEN*, 98grt/1897, mentre altre due, la *BALENA* ex cilena *CORRAL* ex *NJÅLL*, 137 grt/1911, e la *LIBECCIO* ex *INGOLFR*, 81 grt/1893, erano appartenute a Hans Ellefsen di Tønsberg, che aveva operato con successo dal 1889 sino al 1911 dall'Islanda con una flottiglia giunta a contare nove baleniere, poi vendute a Lars Christensen di Sandefjord.

Poi tocca alle Faer Oer (dal 1894 al 1916, con un picco di 17 baleniere attive): e proprio da qui proviene la baleniera italiana *URAGANO* ex *DIMON* ex *NORDCAP*, 85 grt/1881, che aveva operato dal 1903 da Thorshavn per una compagnia danese/norvegese di Hans Albert Grøen di Sandefjord, pioniere della caccia in quelle isole. Tra l'altro, quel battello proprio in quelle acque nel 1907 era stato speronato e danneggiato da un cetaceo.

Quindi vengono le Shetland (dal 1903 al 1914), che videro tra l'altro nel 1912 un primo tentativo, fallito, da parte dello scozzese W.G. Burn Murdoch di realizzare (per ridurre i costi) un ibrido tra nave-fattoria e baleniera, la *ST. EBBA* di 205 grt costruita a Tønsberg, tentativo condannato però all'insuccesso dall'ancora troppo poco affidabile motore diesel. **(1)**

Una delle baleniere italiane, la *CAPODOGLIO* ex cilena *NORUEGA* ex norvegese *RONASHILL*, 121 grt/1908, di cui riparleremo, aveva operato a inizio attività proprio per una compagnia basata nelle Shetland, la A/S Shetland Hvalfangerselskap appartenente a Christian Nielsen & Co. di Larvik, uno dei primi operatori in quell'area, morto nel 1914 quando ormai era giunto a possedere 21 baleniere e quattro navi-fattoria. Era sua anche la *FISKEREN*, 94 grt/1883, che dopo aver operato nel Finnmark, nelle Spitsbergen e nel Congo francese fino al 1914-15 diventerà l'italiana *TEMPESTA*.

Ancora, iniziative analoghe si ebbero alle isole Ebridi (dal 1904 al 1914), in Irlanda (dal 1908 al 1914), e soprattutto alle Spitsbergen (dal 1903 al 1912), arcipelago che all'epoca non apparteneva a nessuno. Ma ovunque la gestione dell'impresa - sia pure con capitali misti - continuava a far capo sempre a Sandefjord (per le Fær Øer), a Tønsberg (per le Ebridi e l'Islanda), a Larvik (per le Shetland, ma in forma paritaria con capitali scozzesi). Alle Spitsbergen tra l'altro Christen Christensen di Sandefjord, che incontreremo ancora in Cile, sperimenta per la prima volta nel 1903 l'impiego combinato di baleniere e di navi-fattoria con un piccolo piroscavo con scafo in legno, il *TELEGRAF* di 737 grt, costruito nel 1900 da Lindstol a Risør, armato dalla sua A/S Ørnen e allestito allo scopo dal suo cantiere di Framnæs.

Questa egemonia norvegese appare degna di rilievo, tanto più ove si consideri che veniva esercitata da un paese piccolo e povero, politicamente non autonomo fino al 1905, e comunque non certo in grado di far valere alcuna influenza politica sulla scena internazionale lontano dai confini scandinavi.

Nel 1898 la caccia alle balene con sistemi moderni attraversa l'Atlantico del Nord e approda a Terranova, dove già in epoca premoderna i pescatori biscaglino e altri, fino agli americani, avevano operato sin dal 1530 con metodi artigianali. Un imprenditore locale ma originario di Tønsberg è il primo a lanciarsi nell'impresa, seguito nel 1901 da diverse imprese locali estranee a interessi norvegesi ma che utilizzavano pur sempre attrezzature e cannonieri norvegesi.

Segue una fase di vera e propria "febbre della caccia alla balena" (1904-05), con la proliferazione di ben 18 stazioni operanti lungo tutta la costa di Terranova e 13 nel Labrador, poi anche nel Golfo di St. Lawrence: il risultato di questo esasperato sfruttamento di risorse limitate è il fallimento nell'arco di 5-6 anni di quasi tutte le imprese impegnate, con la vendita delle baleniere in Giappone. Nel 1915 le attività sono ormai praticamente cessate, dal momento che le balene sono quasi scomparse del tutto dalle acque di Terranova.

Due delle baleniere acquistate dalla Regia Marina nel 1916, *CICOGNA* ex *LYNX*, 103 grt/1904, e *FOLAGA* ex *PUMA*, 98 grt/1901, appartenevano non a caso a compagnie baleniere di St. John's.

L'Oceano Pacifico: americani, russi, giapponesi (e norvegesi)

La costa nordamericana del Pacifico, dalla California all'Alaska, e quella asiatica, dal Giappone e dalla Corea al Mar di Bering, erano state da sempre teatro della caccia alla balena nella sua forma tradizionale, premoderna, risalendo fino agli eschimesi con i loro *kayak* nelle acque costiere dell'Artico. Fino all'introduzione dei sistemi norvegesi, infatti, per gran parte dell'Ottocento la caccia alla balena era stata dominata su scala globale dalla presenza americana, quella che ha trovato la sua più alta espressione letteraria (1851) in Hermann Melville e nel suo *Moby Dick*. Una egemonia facente capo, sulla costa occidentale USA, ai porti di San Francisco e a Monterey e durata nel Pacifico, il teatro di caccia più lontano dalla Norvegia, fino alla fine del secolo, in quanto i sistemi di caccia premoderni là sono rimasti in vita più a lungo, in particolare per la caccia ai capodogli: l'ultimo battello adatto alla caccia secondo i vecchi sistemi è stato costruito in California nel 1910, ed è rimasto attivo fino al 1918.

I metodi moderni di caccia, già presenti dal 1898 come abbiamo appena visto sulla costa atlantica del Canada, a partire dal 1905-06 attecchiscono anche sulla costa del Pacifico. Una baleniera, la *ORION* di 108 grt, viene fatta costruire da Akers a Oslo e compie in quattro mesi, dal dicembre 1904 all'aprile 1905, il rischioso periplo via Capo Horn fino alla base di Victoria, nell'isola di Vancouver. Altre la seguiranno, venendo da Oslo

e da Terranova. La prima *whalecatcher* costruita in America da Moran a Seattle, e una delle prime al mondo fuori dalla Norvegia, la *TYEE JUNIOR* di 151 grt del 1907, rompe col modello nordico. Più lunga e stretta, propulsione a nafta, due eliche, luce elettrica a bordo: ma costava tre volte tanto.... Non avrà seguito.

Vista la ricchezza delle prede disponibili e la necessità di trovare teatri diversi dall'ormai saturo Atlantico del Nord, dal 1912 gli armatori norvegesi estendono l'area di attività anche al Pacifico, costruendosi le baleniere sul loro modello a Seattle per risparmiare il periplo di almeno tre mesi da Oslo e facendo base in Alaska e nelle isole Aleutine. Fu compiuto anche qui nel 1912 un altro tentativo fallito di combinare nave fattoria e baleniera con la *KIT* di Sandefjord, 540 grt/1911 costruita da Akers a Oslo, ma la sua crociera nell'Artico oltre lo Stretto di Bering produsse solo centinaia di trichechi e niente balene: la nave finì venduta alla marina militare russa nel 1915.

In Giappone la caccia alla balena si svolgeva su base commerciale fin dalla fine del '500, con un metodo particolarmente efficace basato su arpioni a mano e reti. Nell'800 una forte presenza americana si esercitò lungo tutta la costa asiatica del Pacifico, dalle isole Bonin allo Stretto di Bering, supportata da un trattato imposto al Giappone nel 1854.

Quanto ai russi, dopo aver scoraggiato il finlandese Lindholm che aveva iniziato la caccia alle balene nel Mare di Okhotsk tra il 1864 e il 1877, Akim Dydymov ordinò una baleniera a Oslo e con due parenti di Svend Foyn la portò a Vladivostok in tre mesi e mezzo da luglio a ottobre 1889, ma perì con la nave e con l'intero equipaggio russo (non abbastanza esperto) nella stagione invernale. Non aveva voluto interrompere le operazioni come sarebbe stato prudente nelle condizioni dell'Artico. Il conte Kejzerling ordinò due grosse baleniere a Oslo e le portò in Estremo Oriente nel marzo 1895, sempre con l'aiuto dei norvegesi. Nel 1899 acquistò una nave-fattoria galleggiante, il primo piroscifo comprato con questa espressa finalità, il *MICHAEL* di 3.643 grt, adattato nel 1902-03 nei cantieri di Danzica. Ma anche la nave-fattoria fu un fiasco, a causa dei macchinari usati per lavorare le balene, rivelatisi inadeguati.

La domanda di carne e grasso di balena del Pacifico Occidentale proveniva tutta e solo dal Giappone, e con la guerra russo-giapponese del febbraio 1904 il mercato crollò, e i giapponesi catturarono la nave-fattoria e le baleniere. Un'altra grossa baleniera, costruita sempre a Oslo, la *OLGA*, arrivò a ottobre 1898, ma finì noleggiata (1901) e poi acquistata (1904) dai giapponesi, che si comperavano ormai tutte le baleniere disponibili.

Ed infatti l'Italia poté comprare in Giappone nel 1915 ben 47 grossi *trawlers* o pescherecci d'altura con reti a strascico (le navi-vedetta della serie G), ma nessuna delle (più piccole) baleniere, molto più remunerative per i nipponici.

La Corea, quando era ancora sotto prevalente influenza russa, aveva accordato nel 1900 una licenza per 12 anni a Kejzerling, e nel gennaio 1904 ne assegnò una solo triennale e per aree ristrette all'armatore giapponese Juro Oka. Dopo la guerra russo-nipponica del 1904-05 questo stato di cose si capovoltò a favore dei giapponesi, che ottennero il monopolio delle acque coreane, e che del resto nel 1910 occuparono direttamente la penisola.

Tra l'altro, la Corea nello scorcio della sua indipendenza fu il primo paese al mondo (e per molto tempo l'unico), ad imporre, con una legge del settembre 1907, il divieto di caccia tra il 1° maggio e il 30 settembre, e il divieto di uccisione di balene giovani e di madri con i piccoli.

Il Giappone aveva alimentato da tempo il progetto di egemonizzare la caccia alla balena nelle sue acque e in quelle coreane. Imprenditori nipponici, per primo Juro Oka, visitarono la Norvegia, comprando cannoni, arpioni e proiettili, poi il Finnmark e Terranova per apprendere tutti i rudimenti delle tecniche moderne di caccia. Una prima baleniera in legno era stata costruita in Giappone nel 1898, la *SAIKAI MARU*, ma si dimostrò

del tutto inadeguata allo scopo. Juro Oka allora ne costruì un'altra, sempre in Giappone per motivi patriottici, la *DAIICHI CHOSHU MARU* del novembre 1899, che iniziò l'attività, con un cannoniere norvegese "rubato" ai russi, nel febbraio 1900, ma andò perduta per una tempesta sulla costa coreana nel dicembre 1901.

Per nulla scoraggiato, Oka noleggiò allora nel 1902 due baleniere di una compagnia norvegese che "per caso" si trovavano a Nagasaki, *REX* e *REGINA*, dando vita ad una serie di *joint ventures* nippo-norvegesi che durarono fino al 1910. Il *business* ebbe successo, e un altro battello, il *TOGO* di 109 grt con motore più potente di 370 hp, venne ordinato a Oslo e arrivò nell'autunno 1906, primo di molti altri. Nel 1906-09 infatti il Giappone, dopo l'eliminazione della concorrenza russa dal mercato dei prodotti di balena, conobbe anch'esso una stagione di espansione tumultuosa (simile a quella norvegese del 1909-12), ma naturalmente anche di concorrenza sfrenata e quindi di supersfruttamento della risorsa nelle acque giapponesi e coreane: la stessa storia del Finnmark e di Terranova si ripete qui.

Nel periodo 1902-1913 un solo cantiere norvegese costruì per l'*export* non meno di 41 baleniere, di cui 15 destinate al Giappone; un altro ne costruì 38 per l'*export* di cui 5 per committenti nipponici. Altri battelli norvegesi vennero rilevati dalle compagnie fallite di Terranova (1907).

Ma a questo punto si avviò per davvero la costruzione di baleniere moderne in Giappone, con motori più potenti di quelle norvegesi, e insieme si affermò l'uso, sia pur parziale e graduale, di cannonieri giapponesi accanto ai superpagati norvegesi. Quattro baleniere vennero costruite in Giappone nel 1907, e visto che dettero buona prova da quel momento in poi non ne vennero più ordinate a Oslo, anche se si continuò a comprare baleniere norvegesi di seconda mano (almeno 18 a tutto il 1910). Il mercato giapponese, inizialmente limitato alla carne di balena salata, venne allargato all'olio di balena dopo il 1906.

Nel dicembre 1908, Juro Oka riuscì tuttavia a porre un freno agli eccessi di quella stagione, con un "accordo di cartello" che servì a fissare regole comuni, limiti al numero delle baleniere (non più di 28 operative), quote di mercato per la caccia nelle acque giapponesi. Gradualmente, le compagnie si fusero in una sola, la Toyo Hogei KK del maggio 1910, che controllava ormai 20 battelli sul totale di 28 consentiti.

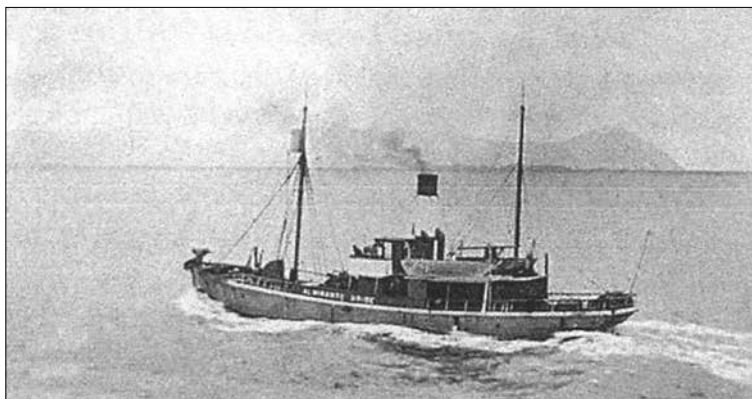
La "corsa all'oro" nell'Oceano Antartico

Le prime spedizioni salpate in competizione tra loro alla ricerca di balene nel Mare di Weddell sono due: quella di Carl Anton Larsen sul *JASON*, una nave per caccia alle foche, un *sealer* di 495 grt/1881 - che diventerà la futura *STELLA POLARE* della spedizione nell'Artico del Duca degli Abruzzi nel 1899 - per l'armatore Christen Christensen di Sandefjord, dal sett. 1892 al giugno 1893. E poi le quattro navi dell'armatore di baleniere scozzese Robert Kinnes, salpate nello stesso periodo da Dundee. Entrambe tornano con le stive piene di foche, ma niente balene franche. La spedizione di Larsen sul *JASON* viene ripetuta nel 1893-94, con esito altrettanto negativo, e con conseguenti gravi perdite finanziarie.

Il vecchio Svend Foyn (a 84 anni ormai) invia a sua volta, come abbiamo detto sopra, l'*ANTARCTIC* (anch'essa una ex *sealer*, la *CAP NOR*, 346 grt/1871) nel sett. 1893, ma stavolta nel Mare di Ross, con a bordo il suo parente Henrik Johan Bull di Melbourne: questa spedizione produce nel primo anno solo un gran numero di elefanti marini vicino all'isola di Kerguelen (Desolation Land), ma ancora niente balene. Nel genn. 1895 la nave riesce infine a raggiungere il Mare di Ross (rimasto intatto dopo la prima esplorazione del 1842 di James Clark Ross, che vi aveva visto molti cetacei), e a sbarcare i primi uomini sul continente antartico (a Cape Adare), ma, a corto di carbone, è costretta a tornare indietro con le stive vuote. Al ritorno della spedizione in Norvegia, sette mesi dopo, Foyn è ormai scomparso. Grande interesse scientifico, dunque, ma ancora nessuna concreta prospettiva commerciale.

Il primo a cacciare le balene con i metodi moderni nell'Oceano Australe, inizialmente con il rimorchiatore *MA-GALLANES* della Braun & Blanchard adattato con un cannone lanciarpioni di Foyn (settembre 1903), è Adolf Amandus Andresen di Sandefjord, che si era stanziato e sposato a Punta Arenas, nell'estremo sud del Cile.

La Regia Marina e le sue 22 baleniere norvegesi



ALMIRANTE URIBE. Foto di E. B. Binnie, 1907 archivio fotografico CEHA

Nella primavera del 1905 vi fonda la compagnia Sociedad Ballenera De Bruyne, Andresen y Cia e ordina una prima baleniera nuova dal cantiere Framnæs a Sandefjord, la *ALMIRANTE MONTT* di 123 grt e 296 ihp, che arriva a Punta Arenas nell'agosto 1905. Questo battello, acquistato dalla Regia Marina nel 1916, diventerà la vedetta-dragamine *LEOPARDO* poi *VORAGINE*.

Nel luglio 1906 Andresen trasforma la sua compagnia nella Sociedad Ballenera de Magallanes e ordina a Framnæs altre due baleniere, consegnate a novembre a Punta Arenas: *ALMIRANTE URIBE* di 126 grt, che sarà comandata da lui stesso (e che diventerà nel 1916 l'italiana *PANTERA* poi *VORTICE*), e *ALMIRANTE VALENZUELA* di 141 grt (futura *TIGRE* poi *VIGILANTE*). Compra anche una nave fattoria, il vecchio piroscalo inglese con scafo in ferro *WORDSWORTH*, 1.990 o 2.055 grt, costruito nel 1882 da Wm. Gray & Co. Ltd a West Hartlepool, trasformato a Framnæs e ribattezzato *GOBERNADOR BORIES* (che, venduto agli inglesi nel 1914, finirà autoaffondato come una delle prime *blockships* di Scapa Flow) e un tre alberi danese, il *CORNELIA JACOBA* ex *ANNA AGNETE*, 631 grt/1877, come deposito per il carbone destinato alle baleniere e come cisterna per l'olio di balena.



ALMIRANTE URIBE