

Cosa ci può essere di natalizio sul fondo del lago Michigan?

Il Natale è una festività che in qualche modo fa parte di tutte le nostre vite, occupando più o meno spazio nella mente di ciascuno.

Oltre ovviamente al significato religioso, permea così profondamente alcuni metodi espressivi, alcuni stili d'illustrazioni, musica, persino pubblicità, che i suoi luoghi comuni, i suoi topoi, i suoi mattoncini compositivi, sono così riconoscibili da farci pensare, a volte, che il Natale sia sempre esistito, e sia stato sempre, con qualche aggiustatina al massimo, uguale a se stesso.

Tramite il diffondersi del Cristianesimo, specialmente in Europa, il Natale è caratterizzato da molte tradizioni pre-cristiane, basti pensare ai ceppi natalizi, che facevano parte dei festeggiamenti collegati al solstizio d'inverno, si appendono ghirlande alle porte fin dall'antica Grecia per tenere fuori gli spiriti maligni, e poi gli alberi addobbati, un'abitudine che ci collega direttamente alla Germania del Medioevo, e che attraversò l'Oceano arrivando in America, con l'apertura del primo rivenditore di alberi di Natale nel 1851, a New York, grazie ad un taglialegna di nome Mark Carr.

Fui lui a lanciare la consuetudine delle “fattorie di alberi”, dove puoi scegliere il tuo tra quelli già preparati o tagliarne uno con le tue forze.

La tradizione di portare un sempreverde dentro casa era arrivata con i coloni tedeschi e i soldati assiani della Guerra d'Indipendenza, e all'inizio non erano in tanti a volerla seguire. Alcuni stati del New England bandirono persino la pratica, per sicurezza. Poi nel 1891 il presidente Benjamin Harrison ne decorò uno dentro la Casa Bianca, e la popolarità dell'albero di Natale crebbe a dismisura.

Nel giro di un decennio la richiesta di abeti a Dicembre divenne altissima, e per soddisfarla alcune navi iniziarono ad attraversare i grandi laghi. Questi vascelli divennero noti come le “Christmas tree ships”, le navi degli alberi di Natale, e tra loro ce n'è una la cui leggenda è sopravvissuta negli anni, che è stata immortalata in libri, documentari, dipinti e un musical. Quella che oggi è nota come LA nave degli alberi di Natale. Questa è la storia della Rouse Simmons.

All'inizio del '900, a Chicago e altre città dell'area, l'organizzazione per l'acquisto di alberi di Natale era più o meno la stessa lanciata da Mark Carr e quindi quella che conosciamo ancora oggi.

Ma i negozi pop-up di abeti natalizi dell'epoca erano a bordo di navi, e non a terra, sulle golette che portavano in città migliaia di abeti che provenivano dal nord del Michigan e dal Wisconsin, e li vendevano direttamente dal ponte!

Nel 1912 erano circa una ventina le golette impegnate nel commercio di alberi di Natale, una di queste era appunto la Rouse Simmons.

È stata costruita nel 1868 in Wisconsin, e passa i suoi primi decenni a trasportare legname dalle segherie di Charles Hackley, mega tycoon del settore, dal Michigan ai porti vicini. Con i registri dell'epoca si possono ricostruire le sue rotte settimanali tra Grand Haven e Chicago.

È snella, solida, robusta, non ha paura di niente.

Ma dopo 40 anni di duro lavoro inizia a mostrare i segni del tempo, e come tante golette simili a lei ha cambiato ruolo e ciurma più volte.

37 metri di lunghezza, 3 alberi, quelli per le vele, dal 1910 viaggia carica di sempreverdi, e al comando c'è Herman Schuenemann.

Herman Schuenemann e suo fratello maggiore August erano entrati nel business degli alberi di Natale nel 1876. La loro non è una famiglia abbiente, quindi la loro strategia è quella di comprare vascelli un po' malandati e fare quello che possono con quello che hanno, anche se si tratta di un budget striminzito.

Il 10 Novembre del 1898 purtroppo, la nave capitanata da August finisce in una burrasca, e naufraga nei pressi di Glencoe, Illinois.

Pur distrutto da questo lutto Herman non si ferma, e porta 11.000 alberi a Chicago quell'anno. Dopotutto ora deve pensare non solo alla propria famiglia, incluse una nanolina di 6 anni e due gemelline neonate, ma anche a quella di August, che lascia moglie e due figli piccoli.

Nel corso degli anni successivi la Rouse Simmons inizia a farsi un nome. A Chicago cominciano a

dire che non è davvero Natale finché lei non attracca in porto.

E la si vede arrivare da lontano, perché è tutta addobbata di lucine e rami d'abete.

Si tratta di lavoro stagionale, naturalmente, e Herman si adopera così ogni anno per arrotondare un po'. Ma a motivarlo non c'è solo il ritorno economico. Si è guadagnato a sua volta una certa reputazione per via della sua gentilezza e generosità, tanto che ben pochi lo chiamano con il suo nome di battesimo.

Per i più lui è Captain Santa.

Nel 1906 porta a St. Paul un carretto pieno di alberi e ghirlande per decorare la chiesa e l'orfanotrofio, e quando gli chiedono la parcella lui risponde "Blow the bill!" chisseneffrega!

Se non avevi abbastanza soldi per un albero di Natale bastava chiedere a Herman, non ti avrebbe mai lasciato andare via a mani vuote.

Credo fosse davvero un uomo di buon cuore, perché restare ottimisti e generosi col lavoro che faceva non doveva essere affatto facile. Forse anche per questo la vendita degli alberi di Natale non avrebbe mai reso ricca la famiglia Schuenemann, ma non credo importasse loro molto di accumulare ricchezza, bastava il necessario.

Pur senza vantarsi mai Herman è così contento che anche i giornali abbiano preso a chiamarlo Captain Santa che tiene nel portafoglio alcuni articoletti sul suo conto.

Navigare i Grandi Laghi in pieno inverno era un'impresa difficilissima, tanto che la maggior parte delle navi che in altri periodi dell'anno percorrevano quella rotta erano a riposo, arrivata la fine di Novembre. I Grandi Laghi ghiacciano in parte nei mesi più freddi, poi c'è il pericolo delle burrasche, ma Herman, Captain Santa, è un marinaio esperto, trasporta i suoi alberi di Natale fino a Chicago da quasi 30 anni.

Il 22 Novembre 1912 parte per un'altra di queste spedizioni, arriva nella parte più a nord del Lago Michigan, carica tra i 3000 e i 5000 alberi e riparte verso sud, verso Chicago, un viaggio di circa 300 miglia.

Quando è previsto il ritorno della Rouse Simmons... niente. Non la si vede all'orizzonte.

Nulla nemmeno nei giorni successivi, e per le famiglie della ciurma quel 28 Novembre, giorno del Ringraziamento, è particolarmente triste.

Si inizia ad indagare per cercare di capire cosa possa essere successo. Alle 2:50 del pomeriggio del 23 di Novembre un membro della Guardia Costiera del Wisconsin riporta di aver visto, il giorno dopo la partenza della Rouse Simmons verso Chicago, una goletta a 5 miglia dalla costa con issata la bandiera che segnala "sono in difficoltà". Avverte il suo comandante, Nelson Craite, ma la stazione di Kewaunee, dove avviene l'avvistamento, non ha a disposizione alcuna scialuppa in quel momento, e allora chiama la sede più a sud, quella di Two Rivers, possono fare qualcosa loro? C'è una delle Navi di Natale che ha bisogno di aiuto!

Da Two Rivers parte alle 3:10 un'imbarcazione di soccorso verso le coordinate indicate, si chiama Tuscadora, ma quando arrivano non c'è niente.

La Rouse Simmons è scomparsa.

La famiglia Schuenemann ovviamente è disperata, i rischi della navigazione sono alti, loro lo sanno, ed è difficile non pensare al peggio.

E infatti, purtroppo, nel giro di qualche settimana iniziano ad essere portate a riva dalle onde decine e decine di alberi di Natale.

Il lago restituisce quello che può, il resto, ahimè, se l'è preso.

Appena la notizia si diffonde i giornali di Chicago definiscono il 1912 come "l'anno senza Natale", e intanto la Rouse Simmons diventa leggenda.

C'è chi dice di averla vista comparire, dal nulla, e poi scomparire di nuovo in un improvviso banco di nebbia, tutta carica dei suoi begli alberi verdi.

Alcuni parlano di una scia di profumo, quello delle foreste, degli aghi degli abeti, che all'improvviso ti travolge mentre navighi sul lago.

Il 5 Dicembre, in un articolo che inizia con "i topi abbandonano la nave che affonda", si riporta

dell'unico sopravvissuto dell'equipaggio della Rouse Simmons: Hogan Hoganson. Hogan dice di aver sospettato che la nave fosse troppo carica, troppo pesante, e visto che aveva messo insieme abbastanza soldi per un viaggio in treno con il lavoro svolto fino a quel momento, aveva preferito tornare a Chicago così invece che con i colleghi, schivando quindi l'amaro destino che li aspettava. Qualche tempo dopo il naufragio, sulle coste di Sheboygan in Wisconsin, arriva un messaggio in bottiglia, che si pensa provenga proprio dalla Rouse Simmons, perché il tappo è un piccolo pezzo di pino.

Il messaggio dice: “venerdì. Addio a tutti. Temo per noi sia finita. Durante la notte la scialuppa è stata portata via dalle onde. Imbarchiamo acqua. Abbiamo anche perso Invald e Steve. Che Dio ci aiuti”.

12 anni dopo la sparizione della Rouse Simmons, nel 1924, un pescatore trova il portafogli di Herman nelle sue reti, quando le tira fuori dalle acque del Lago Michigan.

Questa è una delle prove definitive dell'accaduto, ma le leggende e i presunti avvistamenti non si fermano.

Intanto la vedova di Herman, Barbara, porta avanti il mestiere di famiglia, all'inizio continua ad usare imbarcazioni, ma presto passa invece al treno. Con grande acume commerciale tiene un vecchio rottame di goletta attraccato in porto, dove era solita arrivare la Rouse Simmons, e da lì vende gli alberi che si fa arrivare con la ferrovia.

Le figlie stanno a bordo con lei per aiutare e fabbricare ghirlande.

Così riescono a mandare avanti la tradizione per altri 21 anni.

La conferma una volta per tutte dell'accaduto arriva nel 1971, ad Ottobre.

Gordon Bellrichard sta esplorando il lago Michigan con il suo sonar, è alla ricerca del relitto di una nave a vapore finita in una tempesta nel 1877 e mai più ritrovata.

I pescatori locali gli hanno detto che nella zona le loro reti si impigliano sempre in qualcosa sul fondo, vicino a Two Rivers, ed effettivamente il sonar conferma.

C'è qualcosa lì sotto, a più di 50 metri di profondità.

Gordon si mette la muta a scende per scoprire in prima persona di cosa si tratti.

Ed eccola lì, la Rouse Simmons. Seduta sul fondo del lago, così ben conservata che, nella stiva, ci sono ancora gli alberi di Natale.

Certo, è sorprendente averla ritrovata, ma nessuno sa con certezza cosa sia successo, ed è qui che entra in gioco l'archeologia marittima.

I sub della WHS, Wisconsin Historical Society, hanno studiato i resti della Rouse Simmons con pazienza e dedizione, si raccomandano a chiunque la visiti, lei come qualsiasi altro relitto al mondo, di non portare via niente, perché ogni minimo dettaglio può diventare una prova con cui ricostruire l'accaduto.

Grazie alle loro ricerche hanno potuto dichiarare:

“Anche se forse non sapremo mai con sicurezza cosa sia successo in quegli ultimi concitati momenti a bordo, abbiamo scoperto alcune prove che gettano luce sulle cause del naufragio”.

Nello studiare i documenti dell'epoca è stato scoperto che, al contrario di quanto diffuso dalle dicerie e dalle credenze popolari, la visibilità durante l'affondamento della Rouse Simmons era buona. La nave non era, come rimbalzata per anni dalle leggende, circondata dal ghiaccio, né bloccata in una piccola finestra di quiete nel bel mezzo di una tempesta di neve. La bufera di cui parlarono i giornali, riportando le dichiarazioni dei capitani che dicevano fosse “la peggiore mai vista”, fu effettivamente piuttosto violenta, ma non si scatenò fino alle 5 del pomeriggio, e a quel punto per la Rouse Simmons, con ogni probabilità, non c'era più nulla da fare.

Ricreando le rotte della nave di soccorso inviata da Two Rivers e comparandole con la posizione della Rouse Simmons, la WHS ha dedotto che la Tuscodora ha fatto il giro intorno alla Rouse Simmons, senza però mai arrivarle abbastanza vicino. Le indicazioni forse erano vaghe, magari un po' imprecise, e la Tuscodora l'ha cercata a miglia di distanza da dove la Rouse Simmons, nel frattempo, si inabissava.

Oppure, un'altra spiegazione potrebbe essere questa: con una visibilità di sei miglia quel giorno se

la Rouse Simmons fosse stata ancora a galla all'arrivo della Tuscadora intorno alle 16:20, l'equipaggio di soccorso l'avrebbe vista.

Quindi probabilmente è stata una questione di tempistica: magari la Tuscadora era davvero nel punto giusto, ma non c'era più nessuno da salvare.

Quando i sub hanno esaminato il relitto nel 2006, hanno notato che la goletta aveva la prua puntata verso nord ovest, verso la costa del lago Michigan.

Perché il capitano avrebbe dovuto cambiare rotta? Loro stavano andando a sud verso casa...!

Sono state ritrovate sul ponte, a prua, la catena dell'ancora, un argano e un "Norman pin", un antiquato metodo di blocco per le catene, che se ho capito bene potrebbe essere tradotto in italiano con "paglia di bitta". L'ancora è stata rinvenuta a 50 metri dalla prua.

Vista la lunghezza della catena sul ponte e la profondità dell'acqua forse il vento si stava alzando, e aveva iniziato a scuotere la nave; era impossibile così per la Rouse Simmons gettare l'ancora principale nel mezzo del lago senza che questo la facesse a pezzi, ma probabilmente fu fatto un tentativo per gettare almeno quella di babordo, per cercare di stabilizzare un minimo la nave.

Ma una combinazione di onde e carico pesante finirono per esserle fatali, e portarono a fondo la Rouse Simmons e tutti e 17 i membri del suo equipaggio.

Quegli alberi di Natale che erano la sua missione, e che furono la sua rovina, sono ancora lì, legati e impilati con cura nella stiva, alcuni con ancora gli aghi addosso.

Gli avvistamenti della Rouse Simmons continuano fino ad oggi, comunque. Forse quel viaggio interrotto in modo così tragico non le permette di riposare, e tanti pescatori sostengono di averla incontrata, sulle acque dei Grandi Laghi.

Al cimitero di Acacia Park di Chicago, dove è sepolta Barbara, la moglie di Herman, si dice si senta il profumo dei sempreverdi, anche se non ce ne sono, nei paraggi.

Nel 1999 la Guardia Costiera americana ha deciso di riportare in vita la tradizione delle Navi degli alberi di Natale, ed ogni anno da allora porta a Chicago, proprio come faceva la Rouse Simmons, migliaia di alberi per rallegrare un po' le case di chi ha troppo poco per pensare a lucine e decorazioni natalizie.

E sul fondo del lago, ogni anno, i sommozzatori delle città vicine al relitto issano sulla sua prua un piccolo abete, per ricordare la tragedia e perché dopotutto, ora lo sappiamo, non è Natale finché non si vedono gli alberi della Rouse Simmons.