Cercando CONRAD

Storie e navi di uno scrittore marinaio

16 maggio | 12 ottobre 2014 | GALATA MUSEO DEL MARE | Genova

GENOVA

GALATA MUSEO DEL MARE

10 ANNI 2004/2014

16.5.2014 MOSTRA ITINERANTE

Maria Paola Profumo, Presidente Mu.MA è lieta di invitarla all'inaugurazione della mostra

CERCANDO CONRAD

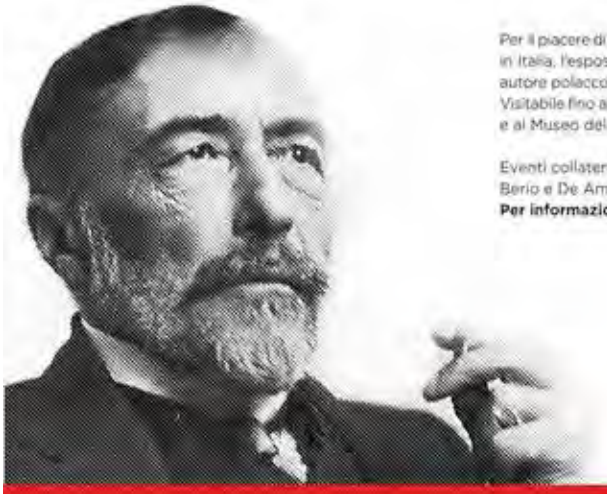
STORIE E NAVI DI UNO SCRITTORE MARINAIO

a cura di
Pierangelo Campodonico, Giancarlo Costa e Massimo Rizzardini

VENERDÍ 16 MAGGIO ALLE ORE 17.00
GALATA MUSEO DEL MARE, CALATA DE MARI 1, GENOVA

Saranno presenti insieme ai Curatori:

Pino Boero, Assessore Comune Genova
Carlo Calissano, Segretario Generale Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione onlus
Nicola Costa, Consigliere Costa Edutainment



Per il piacere di leggere, in occasione del centenario del suo passaggio in Italia, l'esposizione presenta la figura e l'opera di Joseph Conrad, autore polacco centrale nella storia della letteratura del mare.
Visitabile fino al 12 ottobre, la mostra si trasferirà all'Acquario di Milano e al Museo della Marineria di Cesenatico.

Eventi collaterali nelle Biblioteche centrali Berio e De Amicis e nel Bookshop del Galata.
Per informazioni: 010 2345655 - www.galatamuseodelmare.it

costa

Biblioteca Berio

SISTEMA MUSEO

Programma in collaborazione con:

Comune di Cesenatico
Roberto Buda

Comune di Genova
Marco Doria

Comune di Milano
Giuliano Pisapia

Acquario e Civica Stazione Idrobiologica Milano

Museo della Marineria di Cesenatico

Con la partecipazione di:

AMMM – Associazione Musei Marittimi del Mediterraneo

Cercando CONRAD

Storie e Navi di uno scrittore marinaio
16 maggio - 12 ottobre 2014

In occasione del centenario del suo passaggio in Italia, l'esposizione presenta la figura e l'opera di Joseph Conrad, l'autore polacco centrale nella storia della letteratura del mare.

A cura di
Pierangelo Campodonico
Giancarlo Costa
Massimo Rizzardini

Comitato Scientifico
Franca Acerenza
Nicla Buonasorte
Danilo Bonanno
Pierangelo Campodonico
Giovanni Carosio
Giancarlo Costa
Emanuela Ferro
Domenico Piraina
Elisabetta Polezzo
Massimo Rizzardini

Progetto allestitivo
Pierangelo Campodonico

Coordinamento e realizzazione grafica
Paola Marelli

Allestimenti
Falegnameria F.lli Francia
Sciutto S.r.l.
Pitto-P.Zeta

In occasione del centenario del suo passaggio in Italia, la mostra "Cercando Conrad. Storie e navi di uno scrittore marinaio", allestita al Galata Museo del Mare dal 17 maggio al 12 ottobre 2014 presenta la figura e l'opera di Joseph Conrad, autore polacco centrale nella storia della letteratura del mare. Dopo la prima tappa genovese, la mostra si trasferirà all'Acquario di Milano e nel 2015 al Museo della Marineria di Cesenatico. Per tutta la durata dell'esposizione sono previsti eventi collaterali realizzati nelle Biblioteche centrali Berio e De Amicis. Presso il Bookshop del Galata sono disponibili le principali opere conradiane.

La mostra curata da Pierangelo Campodonico e dai due intellettuali milanesi, Giancarlo Costa e Massimo Rizzardini, dà inoltre l'avvio al programma di festeggiamenti, dedicati ai visitatori del Museo e alla città di Genova, previsti per celebrare il decennale del Galata.

L'ALLESTIMENTO

L'allestimento, concepito come un invito alla lettura di uno degli scrittori europei più significativi per comprendere il Novecento, si sviluppa nel secondo piano del Galata, nelle sale che raccontano l'età della vela, dall'età di Napoleone al tramonto dei velieri, inquadrando storicamente così il contesto e l'opera dello scrittore.
E' un percorso che va a sovrapporsi sull'esistente, come un "gioco dell'oca" dove ogni tappa consente di scoprire l'opera e la vita di Conrad.
Totem informativi raccontano la storia, la formazione, le esperienze del marinaio scrittore, uniti tra loro dal "book carpet", una lunga striscia a pavimento che comprende copertine, titoli e pagine manoscritte delle Sue opere.

Altre caselle del gioco sono rappresentate da due elementi tipicamente marinari, le "casse" e i "bauli": casse che ospitano le edizioni più significative delle biblioteche genovesi e bauli che custodiscono e permettono la consultazione di pagine diverse della produzione letteraria conradiana. Il percorso prosegue nella piccola sala di lettura allestita davanti alla prua del brigantino genovese e dov'è possibile sedersi per riscoprire il piacere di leggere, facendosi interrogare e affascinare dalle parole dello scrittore.

Il percorso, termina con la "salita a bordo" del brigantino genovese, tipologia d'imbarcazione su cui Conrad ha navigato per oltre vent'anni diventandone anche comandante, dove le sue parole lasciano lo spazio agli oggetti e alla fisicità dell'ambiente, al racconto di una vita materiale che diventa avvolgente. E' così che il cerchio si chiude: dal museo allo scrittore, dalla parola scritta all'oggetto e alla vita materiale che il museo raccoglie e conserva.

CONRAD A GENOVA E AL GALATA MUSEO DEL MARE

La scelta di realizzare una mostra su Conrad nasce dalla volontà dei curatori di far scoprire uno scrittore che per motivi diversi, legati alla sua storia personale, resta una fonte attendibile per comprendere un mondo al suo tramonto, quello della vela, sia nei luoghi ma anche nelle persone. Un'umanità spesso povera e disperata, quella di marinai, per lo più analfabeti e che difficilmente hanno lasciato testimonianza diretta di un importante pezzo di storia della nostra marineria,

La mostra mette in evidenza il legame di Conrad con Genova città nella quale nel 1914 passa qualche giorno, restandone così impressionato da rendere la città storica, dalla Nunziata al Molo Vecchio, lo scenario di un suo libro incompiuto, Suspense, pubblicato postumo nel 1925. Ma il rapporto tra Genova e Conrad non si limita solo al passaggio e alla permanenza in città in quanto lo scrittore ha condiviso fisicamente con la marineria dei liguri le navi, gli spazi, le rotte ma anche le avventure, le frustrazioni e i pericoli.

Lo scrittore navigò tra il 1878 e il 1894 su velieri inglesi che i genovesi conoscevano molto bene ospitandoli spesso in porto ed acquistandoli quando venivano posti in vendita dai loro armatori. Si spiega così come il "Narcissus", reso celebre dal racconto "Il negro del Narcissus" pubblicato nel 1897, si ritroverà a Camogli, acquistato dall'armatore Bertolotto, dove farà bella mostra di sé fino al compimento del suo destino quando si infrangerà su una costa deserta del Brasile.

ORIGINS OF A PASSION
1874
1877

UNA PAGINA DI...
SURFUNSE, 1925

LA NASCITA

THE BIRTH

Joseph Conrad, uno dei maggiori scrittori inglesi del Novecento era, in realtà un polacco, nato in Ucraina. Figlio di una famiglia nobile, ancora bambino, seguì i genitori, nazionalisti polacchi e oppositori dello zar, in esilio.
Orfano già a 12 anni, viene affidato allo zio materno, Tadeusz Bobrowski, che avrà un ruolo fondamentale nella sua formazione.
Una dei maggiori scrittori di mare di tutti i tempi, vedrà il mare, per la prima volta a 16 anni. L'anno dopo deciderà di lasciare la Polonia per imbarcarsi, in Francia.

Joseph Conrad, one of the greatest British writers of the twentieth century, was actually a Polish man, born in Ukraine.
The son of a noble family, still a child, he followed his parents, Polish nationalists and opponents of the Tsar in exile.
Orphan at 12 years old, he was entrusted to his maternal uncle, Tadeusz Bobrowski, who had a key role in his life.
Considered one of the most sea writers of all times, he saw the sea for the first time when he turned 16. One year later he decided to leave Poland and embark from France.

1857
Józef Teodor Konrad Korzeniowski nasce il 3 dicembre a Berdyčiv (Ucraina) da Apollo Nalecz Korzeniowski ed Evelina (Ewa) Bobrowska.

1862
Il piroga, Apollo Korzeniowski è esiliato in esilio a Vologda, in Russia, in compagnia della moglie e del figlio.

1865
Il piroga, morte della madre di Conrad. Il bambino è affidato alla zia materna, Tadeusz Bobrowski.

1869
Apollo Korzeniowski il figlio tornano a Cracovia in febbraio. Apollo muore il 23 maggio. Conrad frequenta saltuariamente la scuola a Cracovia.

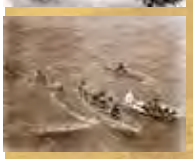
1873
In maggio parte per un soggiorno di tre mesi in Svizzera e in Italia dal nonno Materno prima sulla

Cercando CONRAD

1857
1873

LE ORIGINI DI UNA PASSIONE

ORIGINS OF A PASSION



Il giovane Josef Konrad viene invitato a Marsiglia, dove viene accolto da Baptistin Salory, amico di Bobrowski e ospite del capo del pilot.

E proprio con i pilot di Marsiglia sale a bordo la prima volta.

"La prima intera giornata che passai sul mare fu su un battello pilota, navigando con ruchetoppa alla ricerca di vele a fiume che segnassero dell'arrivante...
Per molti giorni e molte notti in compagnia di questi rudi, ma gentili marinai presentai continuai a prendere confidenza col mare..."
J.Conrad. A personal Record

Più di un anno dopo, Josef ha 17 anni, imbarca per la prima volta su un alberi degli armatori Delestang & Fils. A bordo dovranno piloto, una serta di allievo ufficiale. La nave è il Mont-Blanc, una vecchia nave in legno con oltre 20 anni di navigazione. La sua meta è la Martinica e la Antille: in due viaggi conoscerà le Indie Occidentali e le turbolenze dei paesi latino-americani, di cui scriverà in Nostromo.
Tornato in Francia, dopo qualche mese a terra si imbarca come steward in un'altra nave del Delestang, che diventano i suoi protettori in Francia: la nave è nuova, la Saint-Antoine, e è salerio è basso, ma le voglie di navigare è forte...
Nella navigazione, Josef è fortunato e sfugge agli uragani tropicali, ma ne vede le drammatiche conseguenze nei porti in cui scala.

Young Josef Konrad was sent to Marseilles, where he was welcomed by Baptistin Salory, one of Bobrowski's friends and head of the pilots' seaplane.

And just with the pilots of Marseille he got on board for the first time.

"The very first whole day I ever spent on salt water was by invitation, in a big half-decked pilot-boat, cruising under close reefs on the lookout, in misty, blowing weather, for the sails of ships and the smoke of steamers. — And many a day and a night, too, did I spend cruising with those rough, kindly men, under whose auspices my intimacy with the sea began..."
J.Conrad. A personal Record

More than a year later, at 17, Jozef embarked for the first time on the Delestang & Fils three-mast ship. On board he became a pilote, a sort of a cadet. The ship was the Mont-Blanc, a 20 years old wooden ship. Its destination was Martinique and the Antilles: he went to the West Indies twice, thus experiencing the turbulence of the Latin American Countries, that he described in Nostromo.
Back to France, after a few months far from the sea, he embarked as a steward on another ship owned by the Delestangs, the Saint-Antoine, their protectors in France: the ship, the Saint-Antoine, was new, and the salary was low, but the desire to navigate was strong...
While sailing, Josef was lucky avoiding the tropical hurricanes, but he could see the dramatic consequences in the ports he stopped at.

1874
Il 14 ottobre lascia Cracovia per Marsiglia

1875
Imbarca sul Mont-Blanc, diretto alla Martinica

1876-1877
Da giovane a giugno è a Marsiglia, da luglio a febbraio

1877
si imbarca come steward sulla schooner Saint-Antoine per le Indie Occidentali

1874
1877

UNA PAGINA DI...

LO SPECCHIO DEL MARE, 1906

Io rimasi in vita, per osservare su un lido sconosciuto una Nausicaa nera(...).
I colori vivaci delle vesti drappeggiate e l'oro degli orecchini conferivano una magnificenza barbarica e regale alle loro figure, che incedevano disinvolte in un profluvio di sprazzi di sole. Il biancore dei denti era ancora più abbagliante dello splendore dei gioielli che portavano alle orecchie (...).
No, non erano principesse. Il loro riso sfrenato aveva una limpidezza crudele, come di selvagge, barbare abitatrici di foreste tropicali.
Seguendo l'esempio di qualche prudente viaggiatore, mi ritrassi non visto, e ritornai, non molto più saggio, al Mediterraneo, il mare delle avventure classiche.

J.C. : Lo specchio del mare cap.XXXIX

GLI ANNI OSCURI E IL CONTRABBANDO D'ARMI

THE DARK YEARS AND THE ARMS SMUGGLING

Josef Konrad ha 19 anni, una certa esperienza di navigazione e varcobbe continuare. Ma è in stà di varcobbe militare: per gli accordi tra Russia e Francia, alleate in Europa, gli viene impedito l'imbarco.
Secondo le sue memorie, con altri due soci, avrebbe comprato una tartana, la Tremolino e si sarebbe dedicato al contrabbando lungo la costa spagnola, portando armi per i ribelli carlisti. In realtà, i biografi dubitano che sia avvenuto proprio così. Questo periodo rimane oscuro, nella storia della scrittore e probabilmente si chiude con un tentato suicidio.
Sopravvissuto, si deciderà a lasciare la Francia per l'Inghilterra.

1877
Acquista (con altri tre soci) la tartana Tremolino con la quale contrabbanda armi per i sostenitori del pretendente di Spagna Don Carlos.

1878
Nel febbraio tenta il suicidio sparandosi al petto.
Il 24 aprile lascia Marsiglia sul vapore inglese Mavis.
Il 18 giugno sbarca a Lowestoft in Inghilterra dove non conosce nessuno e va soltanto poche parole d'inglese.

Joseph Conrad was 19 years old, with a certain experience in navigation and he wanted to join the military service: because of an agreement between Russia and France, allies in Europe, he could not embark.
According to his memoirs, together with two partners, he bought a tartan, the Tremolino, and smuggled along the Spanish coast, bringing weapons to the Carlists rebels. However, biographers doubt that it really happened. This period remains obscure in the writer's history and probably ended with an attempted suicide.
He survived and left France for England.

1877
1878

JOSEPH CONRAD E GENOVA

JOSEPH CONRAD AND GENOA

Nei suoi anni turbolenti, in giro sul Mediterraneo, Josef Konrad approdò a Genova (1878) e tra i porti del Mediterraneo e quelli delle Indie Occidentali ha modo di conoscere molti genovesi. Non a caso, il suo "nostromo", si chiama Giovanni Battista, sbarca da una nave genovese, anche se probabilmente è la trasfigurazione di Dominic Cervoni, il primo ufficiale corso della Saint Antoine su cui aveva viaggiato e dal quale aveva ascoltato molteplici storie, da lui rielaborate.
A Genova, Conrad torna nel 1914.
Sceglie da Milano, dove arriva il 20 ottobre per ripartire quasi subito per Genova. Da Genova, il 25 ottobre riparte con il primo cargo neutrale diretto in Inghilterra, il piroscafo olandese Vondel: un viaggio terribile, che lo vedrà costretto in cuccetta in preda all'artrite.
Ma i giorni passati a Genova non sono inutili.
Anche se non può camminare, Conrad con i suoi figli si fa accompagnare in taxi lungo tutta la città, compresa la salute, da dove lo scrittore scorge la Corsica e immagina le isole vicine, come l'Elba. E sulla base di quei ricordi che Conrad decide di ambientare il suo "romanzo napoleonico" proprio a Genova.
Questo romanzo non verrà mai terminato: "Suspense" sarà pubblicato incompiuto, dopo la morte dell'autore e malgrado egli vi avesse lavorato, per periodi successivi per anni. Tuttavia, anche sulla base dei suoi ricordi personali, Conrad consegnerà un ritratto molto caratteristico della città.

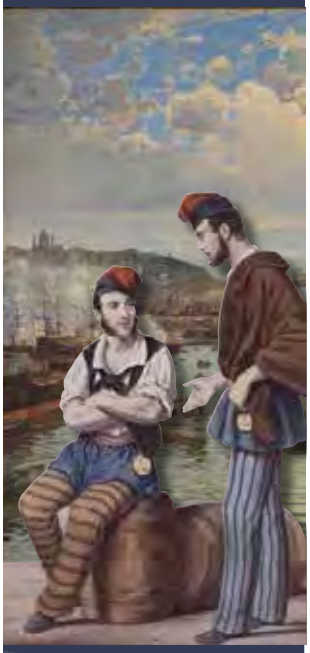
In his turbulent years across the Mediterranean Sea, Josef Konrad arrived in Genoa (1878), but especially during his journeys in the Mediterranean and the West Indies, he got into contact with many Genoese people. Not surprisingly, his "Nostromo" Giovanni Battista disembarked from a Genoese ship, even if probably it was Corsican Dominic Cervoni's transfiguration, Saint Antoine's first officer, who told him several adventurous stories that Konrad revised.
Conrad came back to Genoa in 1914.
On the 20th October he left Milan in his way to Genoa. On the 25th October he embarked in England on the first neutral freighter, the Dutch steamer Vondel: a terrible journey for Konrad, forced into a berth in the grip of arthritis.
But those few days in Genoa were not useless.
Even if he could not walk, accompanied by his sons, Conrad toured the city on a taxi. From the city hillside, he could see Corsica and imagined the nearby islands, such as the Elba. With these images on his mind, Conrad decided to set his "Napoleonic novel" just in Genoa.
This novel will never be finished. "Suspense" will be released incomplete, after the author's death, and although he had been working on it for years. However, on the basis of his personal memories, Conrad delivered a very unique portrait of Genoa.

UNA PAGINA DI...

SUSPENSE, 1925

"Il sole invernale tramontava sul golfo di Genova. Oltre la costa a Oriente il cielo era come vetro scuro [...] Le vele di alcune feluche alla fonda apparivano rosee e allegre, immobili nella oscurità crescente. Tutte puntavano verso la Superba.
All'interno del molo, che era lungo, e terminava con una tozza torre quadrata, l'acqua del porto si era fatta nera. Un veliero più grande [...] volgeva la prua al disco rosso del sole"

J.C., Suspense, cap. 1. 1925?



JOSEPH CONRAD MARINAIO INGLESE

JOSEPH CONRAD, AN ENGLISH SAILOR

1878
A Londra si imbarca come marinaio semplice sulla nave goletta carboniera *The Skimmer of the Sea*. Compie sei viaggi tra Lowestoft e Newcastle.
A ottobre si imbarca a Londra come Marinaio Scelto sul clipper *Duke of Sutherland*. Passa l'equatore, il Capo di Buona Speranza, fa scalo in Tasmania e raggiunge Sidney.

1879
Il 5 luglio salpa per tornare in Europa, via Capo Horn.
Il 19 ottobre, dopo 106 giorni di navigazione, sbarca a Londra, dopo aver completato il suo primo giro del mondo. È in questo imbarco che Conrad conosce la durezza della condizione dei marinai della vela: le fatiche, i pericoli, e il tutto per una paga miserabile.

1880
È marinaio, sul S/s *Europa*, e naviga in Mediterraneo, dove fa scalo a Genova, Napoli, Patrasso e Palermo.
Mettendo insieme la navigazione in Francia e quella in Inghilterra, può presentarsi per l'abilitazione a Secondo Ufficiale, che passa il 28 maggio del 1880.

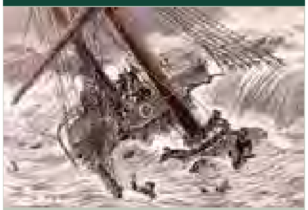
Il 1878 è un anno decisivo per Jozef Konrad.
Dopo le esperienze come marinaio e (forse) come contrabbandiere, il giovane si convince che non può restare in Francia, legata da un trattato di amicizia alla Russia che impedisce l'imbarco di cittadini polacchi a bordo di navi francesi.
La scelta è obbligata: sono le navi inglesi le più numerose, quelle che battono i mari di tutto il mondo e quelle che accettano marinai di ogni nazione. Conrad decide: diventerà inglese.

1878 is an important year for Jozef Konrad.
After his experience as a sailor and (perhaps) as a smuggler, the young man was convinced that he could not stay in France, bound by a treaty of friendship with Russia that prevented Polish citizens from getting on French ships' board.
There was no choice: English ships were the most numerous, sailing all the seas, and accepting the sailors of every nation. Conrad took a decision: becoming English.

1878
1880

TESTIMONE DELLE TEMPESTE

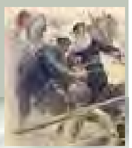
STORM WITNESS



Tra il 1878 e 1879, Joseph Conrad completa il suo primo giro del mondo.
In questo itinerario incontra i "Quaranta Ruggenti"(*roaring forties*) e a volte, scende fino ai "Cinquanta Furiosi"(*furious fifties*). Passa il Capo di Buona Speranza e risale Capo Horn. è il "cammino delle tempeste". In questo senso, come molti suoi compagni e colleghi, è testimone della violenza del mare, ma la differenza è il racconto, sobrio e diretto, che lascia delle tempeste.

Prima che ci rendessimo conto di cosa stava arrivando, tutte le vele che avevamo spiegate erano partite; quelle mollate si stavano strappando, con i cavi che volavano, il mare che fischiava - fischiava in modo spaventoso - il vento che ululava, e la nave coricata su un fianco, tanto che la metà dell'equipaggio nuotava, e l'altra metà si aggrappava disperatamente con le unghie a qualsiasi cosa venisse sottomano, secondo il lato del ponte dove ognuno era stato sorpreso dalla catastrofe, sottovento o sopravvento
J.C.: Lo specchio del mare cap. XXIII

Between 1878 and 1879, Joseph Conrad completed his first world tour.
On this journey he met the *Roaring Forties* and the *Furious Fifties*. He passed the Cape of Good Hope and Cape Horn: the path of *storms*. Like many of his companions at sea, he witnessed the violence of the sea, told in his stories, simple and direct.



UNA PAGINA DI...

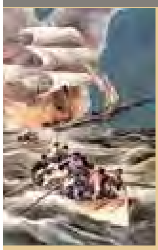
TIFONE

"La nave si muoveva in modo strano; aveva rullii incomposti, beccheggiava come se volesse tuffarsi in un vuoto e ogni volta sembrava urtare contro un muro. Il rullio la faceva coricare di colpo su un fianco, e quando si raddrizzava il colpo era tanto violento che Jukes la sentiva barcollare come barcolla un uomo colpito dalla mazza prima di accasciarsi.
La tempesta ululava e infuriava tutt'intorno, gigantesca nel buio, come se il mondo intero non fosse che un solo abisso nero. A tratti il vento urtava contro la nave come soffiato da un tubo, con una forza d'urto così concentrata e tenace che sembrava sollevarla fuori dall'acqua e tenerla sospesa per qualche istante, mentre un solo fremito la faceva vibrare da un capo all'altro. Poi lo scafo ricominciava a scuotersi, come se fosse di nuovo caduto in una caldaia in ebollizione".

J.C. : Tifone. Cap. III°

JOSEPH CONRAD UFFICIALE SUI CLIPPER

CONRAD CLIPPERS' FIRST OFFICER



Jozef Conrad ha 22 anni.
Ha finalmente conseguito il patentino per imbarcarsi come ufficiale e cerca, affannosamente, un posto. Per un colpo di fortuna riesce a sostituire un ufficiale incidentato a bordo del *Loch Etive*, un grande e veloce clipper a vela.
Dal 1880 al 1888 sarà un ufficiale, salendo e scendendo i gradi di una carriera: terzo ufficiale, secondo ufficiale, primo ufficiale, a seconda dell'imbarco che riusciva a trovare.
Molti sono i mesi trascorsi a terra, tra un imbarco e l'altro e altrettanti quelli in mare, specialmente sui clipper dove preferisce imbarcarsi e che, nelle lunghe navigazioni a vela, gli permettono di leggere e studiare l'inglese.

Jozef Conrad was 22 years old.
He got his license as an officer and was looking for a job. By a pure fluke he had to replace an officer who had an accident on board the *Loch Etive*, a large and fast clipper.
From 1880 to 1888 he was an officer, with the consequent rising and falling of a career at sea: third officer, second officer, first officer according to circumstances.
He spent many months on the ground, between a board and the other and just as many at sea, longing for embarks on the clipper, looking for long travels that would allow him to read and study English.

1880
Viene arruolato sul clipper *Loch Etive*, sotto il comandante William Stuart, uno dei più capaci e veloci della vela britannica, torna a Sidney e poi rientra In Inghilterra, nell'aprile 1881.

1881
È secondo ufficiale sulla *Palestine*, una nave a palo che trasporta carbone verso Bangkok. Ma il veliero incappa in una tempesta sulla Manica, perde un albero ed è costretta a lunghi mesi di riparazioni. Conrad resta a bordo.

1882
Nel settembre 1882, il *Palestine* può riprendere il mare e dirigersi, con il suo carico di carbone, verso Bangkok. Il viaggio è lento e monotono: Conrad è messo a dura prova dal rapporto con l'equipaggio.

1883
Il carico di carbone va in autocombustione. I tentativi di fermare il fuoco sono inutili e il *Palestine* naufraga il 14 marzo al largo di Sumatra.
Joseph Conrad guida una delle scialuppe di salvataggio fino alla costa. Arriva a Singapore, ma non trovando imbarchi in oriente, rientra a Londra come passeggero su un piroscafo.
A settembre, è ingaggiato come secondo Secondo Ufficiale sul clipper *Riversdale*, in rotta da Londra a Madras, in India.

1884
È un imbarco durissimo, per Conrad: il capitano, lo scozzese MacDonald, è un alcolizzato e, in urto con il suo secondo, lo costringerà a sbarcare appena arrivato in India, il 15 aprile.
Ma Conrad trova subito un altro imbarco: a Bombay viene ingaggiato su il *Narcissus*, diretto a Dunkerque. Il viaggio è lungo ma abbastanza tranquillo, tranne la morte, per malattia, di un marinaio di colore, Joseph Barron, che diventerà poi il tema del suo primo racconto di mare.
Lasciato il *Narcissus*, l'anno si chiude con l'abilitazione a divenire Primo Ufficiale.

1885
È ingaggiato come Secondo Ufficiale sul *Tilkhurst*; parte da Penarth il 10 giugno e arriva a Singapore il successivo 22 settembre.Poi la nave riparte per Calcutta e dirige su l'Inghilterra.

1886
Conrad sbarca dal *Tilkhurst* a Dundee il 16 giugno.
In agosto ottiene la cittadinanza britannica. Il suo prossimo passo è l'esame di abilitazione per comandante. Ci riesce il 10 novembre. Ora Jozef può coronare il suo sogno: essere capitano.

1857
1873

JOSEPH CONRAD VISTO DAI COLLEGHI

CONRAD SEEN BY HIS COLLEAGUES

Hanno scritto di lui:
"Nel marzo del 1893 conobbi Conrad a bordo del clipper inglese Torrens nel porto di Adelaide dove dirigeva lo stivaggio del carico.
Sembrava molto abbronzato con barba a pizzo marrone, i capelli un po' grigi e occhi marroni scuro sotto folte sopracciglia. Magro, non alto, con braccia lunghe, spalle larghe, la testa in avanti.
Era un buon marinaio, attento alle condizioni del tempo, veloce nelle manovre; premuroso con gli allievi... Era popolare con l'equipaggio; che trattava come individui e non come un gruppo.
Nonostante l'apparenza è un uomo di primissimo ordine: ha viaggiato ed avuto esperienze in tutto il mondo, e conosce molti argomenti sui quali abbiamo discusso liberamente. È stato nel Congo e lungo la Malacca, in Borneo e tante altre parti, per non parlare del contrabbando della sua giovinezza."
Marrot H.V. : *The life & letters of John Galsworthy*, 1935. Lettera del 23 aprile 1893

Ha scritto di sé:
"...non per avidità di guadagno, ma perché vorrei lavorare per me stesso. Sono malato e stanco di navigare per pochi soldi e nessuna considerazione. Ma amo il mare: e se in tal modo potessi anche appena sopravvivere, sarei felice"
J.C., *Life and Letters*

UNA PAGINA DI...

TIFONE, 1902

"La bufera si era impadronita del Nan-Shan con una furia pazza e devastatrice: vele di cappa strappate dai gerli, tende a doppio laccio volate via, il ponte spazzato, le battagliole contorte, i tendalini lacerati, gli schermi della lampada in frantumi, e due lance di salvataggio già scomparse.
Se n'erano andate senza che nessuno vedesse o sentisse, quasi si fossero dissolte nel cozzo e nel tumulto dell'ondata. Soltanto più tardi, quando al livido chiarore di un'altra ondata che si rovesciava sul ponte intravide due paia di gru emergere nere e vuote dalle tenebre compatte, con un paranco staccato e un bozzello cerchiato di ferro che dondolavano nell'aria,
Jukes si rese conto di quel che era accaduto a circa tre metri alle sue spalle".

J.C. : Tifone cap.III

JOSEPH CONRAD COMANDANTE

JOSEPH CONRAD SCHIPMASTER

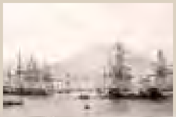
1887
È Primo Ufficiale a bordo dell'*Highland Forest* quando resta ferito a causa della caduta di un pennone.
Viene ricoverato in ospedale a Singapore.
Ristabilitosi, imbarca come Secondo Ufficiale sul vapore *Vidar* (Singapore-Borneo-Celebes).

1888
Mentre si trova a Singapore, è chiamato dalla capitaneria di porto a rimpiazzare un comandante deceduto a Bangkok.
Il 19 gennaio assume il suo primo comando sulla nave a palo *Otago*.
La nave è piccola, ma resistente. La sua prima esperienza di comando verrà descritta nella novella ***La linea d'ombra*** (1917).

1889
Per motivi diversi, nel marzo, lascia l'*Otago*.
La frustrazione, la noia, una delusione amorosa, sono gli elementi di un progressivo disincanto dal mare. Soprattutto gli appare arida la vita di un occidentale ai Tropici. In attesa di un nuovo imbarco, Jozef passa l'estate a Londra e contemporaneamente inizia a scrivere ***La Follia di Almayer***.

Nel 1888, Conrad corona il suo sogno di gioventù: divenire "master" di una nave.
E' un sogno al quale si prepara da anni e lo svolgerà con grande competenza ma, in qualche modo, lo delude.
Essere relegato ai mari tropicali, tra occidentali poco di buono e alcoolisti, non è esaltante per Conrad che ha oramai passato i trent'anni.

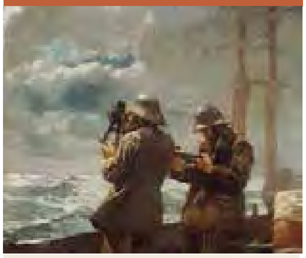
In 1888, Conrad became what he had always dreamt of: a shipmaster.
It was a dream come true and he accomplished his duty with competence, but, somehow, he was disappointed.
Relegated in tropical seas, with crooks and alcoholics, Conrad, turned 30, felt uneasy.



1887
1889

LA SOLITUDINE DEL COMANDO

THE LONELINESS OF COMMAND



Hanno scritto di lui:
"Al contrario dei suoi colleghi il Capitano Korzeniowsky era sempre vestito come un dandy. Lo ricordo ancora, a causa del contrasto con gli altri marinai, venire quasi ogni giorno nel mio ufficio vestito con una giacca nera o scura, con un gilet generalmente chiaro e un paio di pantaloni fantasia, il tutto ben tagliato e di grande eleganza; indossava una bombetta nera o grigia portata leggermente di traverso, sempre con i guanti e un bastone col pomo dorato (...)
Non aveva relazioni con gli altri capitani e si limitava a salutarli nei limiti dell'educazione. Per questo era assai poco popolare tra i suoi colleghi che lo chiamavano ironicamente "il conte russo" (...) di un'educazione perfetta, dalla conversazione svariatissima ed interessante nei giorni in cui era comunicativo, ma ciò non avveniva sempre (...) talvolta era taciturno e assai nervoso".
Lettera di Paul Langlois a Savinien Meredac del 2 febbraio 1931

UNA PAGINA DI...

LA LINEA D'OMBRA

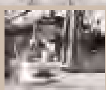
"Non appena gli occhi si posarono sulla mia nave, ogni timore svanì. Sparì fulmineamente, come un cattivo sogno.
Con l'unica differenza che un sogno non lascia dietro di sé un senso di vergogna, mentre io provai una momentanea vergogna per i miei indegni sospetti.
Si, era là. Il suo scafo, le sue attrezzature mi riempivano gli occhi di gioia. Quel sentimento di vuotezza della vita che mi aveva reso tanto inquieto negli ultimi mesi perse la sua amara plausibilità, la sua mala influenza, dissolto in un flusso di liete emozioni.
Al primo colpo d'occhio vidi ch'era una nave d'alta classe, una creatura armoniosa nelle linee del corpo ben fatto, nell'altezza proporzionata delle sue alberature. Quale che fosse la sua età o la sua storia, essa aveva conservato l'impronta delle sue origini.
Era una di quelle navi che, in virtù del loro disegno e della perfetta rifinitura, non sembreranno mai vecchie. Tra le sue compagne ormeggiate a sponda, tutte più grandi di lei, sembrava una creatura di nobile stirpe - un destriero arabo in una squadra di cavalli da tiro.
Sapevo che la mia nave - al pari di certe donne rare - era una di quelle creature la cui semplice esistenza è sufficiente a ispirare un disinteressato piacere. Si sente che è bello essere nel mondo dove c'è lei.
S' irradiava da lei quell'illusione di vita e di carattere, che ci attrae come un incantesimo nei migliori prodotti dell'uomo".

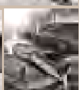
J.C. La linea d'ombra cap.II°

LA VITA A BORDO DEI VELIERI

LIFE ABOARD CONRAD'S VESSELS

Come molti capitani del suo tempo, Jozef Conrad viene dalla "gavetta": è stato a bordo di navi piccole e grandi, di velieri e di piroscafi. Soprattutto, a bordo, ha fatto un po' di tutto (tranne il fuochista): dallo *steward*, al *pilotin* (allievo ufficiale), dal marinaio semplice a quello scelto, fino a percorrere tutti i gradi dell'ufficiale (terzo, secondo e primo). Solo all'ultimo è diventato comandante.
In tutti questi ruoli, Conrad ha potuto vivere e condividere la vita dei marinai del suo tempo: è vissuto, da straniero, da polacco, nel castello di prora dei marinai. Ha dormito vestito e bagnato. Ha mangiato per mesi le stesse cose, piselli e carne salata. È salito "a riva" a imbrogliare le vele durante le burrasche, si è chiesto se sarebbe arrivato vivo all'indomani, durante molti notti di tempesta. Ha visto uomini morire di malattia, altri cercare deliberatamente la morte.
Per questo, i racconti di Joseph Conrad, ormai cittadino britannico, recano insieme alla nostalgia per il mare, il rancore per anni rubati e la tristezza di vite rese miserabili.

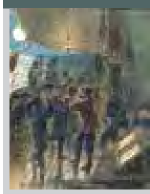


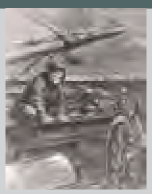


Like many captains of his time, Jozef Konrad came from the "mess". He was aboard small ships and large sailing ships and steamships. Especially aboard, he did a bit of everything (except the stoker): from the steward to the pilotin (cadet), from the ordinary seaman until, finally, he became a commander after he got all the officers' degrees (third, second and first).
In all these roles, Konrad was able to live and share the life of the sailors of his time: he lived, as a foreigner, a Polish, in the forecastle of the sailors. He slept with his dress on and wet. He ate the same things for months, peas and salted meat. He "sent up" the sails during the tempest, wondering whether he would have survived these tumultuous stormy nights. He saw men dying of disease, others deliberately seeking death.
This is the reason why British citizen Joseph Conrad's stories go along with the nostalgia for the sea, the grudge for years stolen and the sadness of miserable lives.

MORIRE A BORDO

DYING ABOARD

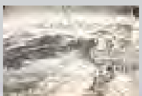


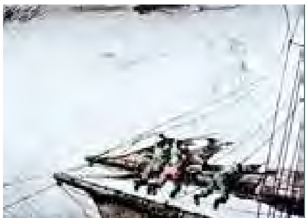


Nel XIX secolo, a bordo di velieri che percorrono migliaia di miglia senza vedere la linea di costa, un problema fisico, una malattia, un incidente, possono diventare qualcosa di incurabile, che prima o poi conduce alla morte lo sfortunato che ne è stato colpito.
È un'esperienza costante e ricorrente: lungo tre diversi viaggi successivi, sul *Narcissus*, sul *Tilkhurst* e sull'*Highland Forest*, gli equipaggi subiscono perdite. Conrad bene descrive il sentimento che si vive a bordo.

"La morte di Jimmy, tutto sommato, fu una sorpresa tremenda. Fino a quel momento non ci eravamo resi conto di quanto era grande la fede che avevamo riposto nelle sue illusioni. Avevamo accettato a tal punto la valutazione che egli faceva delle proprie probabilità di vivere, che adesso la morte di lui, come la morte di un'antica credenza, scuoteva le basi stesse della nostra comunità. Un legame che ci univa era scomparso; il legame saldo, efficace e rispettabile della menzogna sentimentale. Per tutto il giorno restammo trasognati lavorando, con sguardi sospettosi e un'aria delusa.
In cuor nostro pensavamo che, per quanto concerneva la sua dipartit, Jimmy aveva agito in modo perverso e ostile. Non ci aveva spalleggiato come dovrebbe fare un compagno di navigazione"
J.C., *Il negro del Narcissus*, cap. V.

In the nineteenth century, on board sailing ships that travelled thousands of miles without seeing the coastline, a physical problem, an illness, an accident could lead to death.
It always happened: during three long subsequent travels, on board the *Narcissus*, the *Tilkhurst* and the *Highland Forest*, crews suffered from losses. Conrad well described the feelings on board.
"Jimmy's death, after all, came as a tremendous surprise. We did not know till then how much faith we had put in his delusions. We had taken his chances of life so much at his own valuation that his death, like the death of an old belief, shook the foundations of our society. A common bond was gone; the strong, effective and respectable bond of a sentimental lie. All that day we mooned at our work, with suspicious looks and a disabused air. In our hearts we thought that in the matter of his departure Jimmy had acted in a perverse and unfriendly manner. He didn't back us up, as a shipmate should."
J.C., *The Nigger of the Narcissus*, chapter V.





UNA PAGINA DI...

IL NEGRO DEL NARCISSUS

"Agli uomini ai quali, nella sua sdegnosa misericordia, esso concede un istante di tregua, il mare immortale offre nella propria giustizia, e pienamente, il privilegio, ambito del resto, di non riposare mai.
Nella infinita saggezza della sua grazia non consente loro di poter meditare con calma sull'acre e complesso sapore dell'esistenza, per tema che abbiano a ricordare e forse a rimpiangere la ricompensa di una tazza d'ispiratrice amarezza, tanto spesso assaggiata e altrettanto spesso sottratta alle loro labbra già irrigidite ma pur sempre riluttanti.
Questi uomini debbono senza un istante di requie giustificare la propria vita all'eterna pietà, la quale esige che la fatica sia dura e incessante, dall'alba al tramonto, dal tramonto all'alba sinché il monotono alternarsi delle delle notti e dei giorni, turbati dalle ostinate invocazioni dei saggi pretendenti a gran voce la felicità a un cielo insnsibile, sia alla fine redento dallo sterminato silenzio della sofferenza e della fatica, dalla muta paura e dal muto coraggio di uomini oscuri, remissivi, pazienti.

J.C. Il nero del Narcissus cap. IV°

LE NAVI DI CONRAD: CARRETTE E LEVRIERI

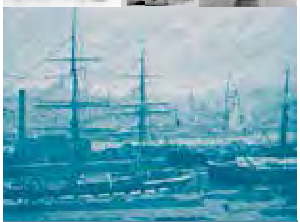
CONRAD' S SHIPS: TRAMP SHIPS AND PATROL BOATS

Per quasi vent'anni, Joseph Conrad batte tutti i mari del mondo, dal Mediterraneo alle Antille, dal Sudafrica all'India, dalla Thailandia all'Australia.
Le imbarcazioni su cui naviga sono molto diverse: e soprattutto sono in piena trasformazione. Ci sono reperti galleggianti del passato, come la *Tremolino*, ci sono *schooner*, brigantini a palo e navi.
A volte sono armate con velature simili, ma cambia la struttura, le più antiche sono in legno, poi compaiono le navi con ossatura in ferro e dopo ancora quelle, come il *Torrens* completamente in acciaio.

For almost twenty years, Joseph Conrad navigated all the seas of the world from the Mediterranean to the Antilles, from South Africa to India, from Thailand to Australia.
The ships he sailed on were very different and with evolving shapes: relics of the past floating, like *Tremolino*, and schooners, brigs and ships.

Sometimes they had similar sails but different frames: the oldest were made of wood, afterwards of iron and at last of steel only, like *Torrens*.

NAVE	PERIODO	PERCORSO	GRADO
Mont Blanc 1853 nave a palo	dal 23/6/1875 al 23/12/1875	Marsiglia - St.Pierre Martinique - St.Thomas - Haiti - Le Havre	Allievo
Saint Antoine 1870 nave a palo	dall'8/7/1876 al 15/2/1877	Marsiglia - St.Pierre Martinique - Colon ? - Carthagena ? - La Guayra ? - St.Pierre - S.Lucia ? - St.Thomas - Port au Prince - Marsiglia	Steward
S.S.Mavis 1871 vapore	dal 24/4/1878 al 18/6/1878	Marsiglia - Costantinopoli - Yeisk (Mar d'Azov) ? - Lowestoft	Marinaio
Skimmer of the Sea 1855 nave goletta	dall'11/7 al 23/11/1878	6 viaggi costieri tra Lowestoft e Newcastle	Marinaio
Duke of Sutherland 1865 nave	dal 12/10/1878 al 19/10/1879	Londra - Capo di Buona Speranza - Tasmania - Sidney - Capo Horn - Londra	Marinaio
S.S. Europa 1862 vapore	dal 12/10/1878 al 19/10/1879	Londra - Genova - Livorno - Napoli - Patrasso - Cefalonia - Messina - Palermo - Londra	Marinaio scelto
Loch Etive 1877 nave	dal 21/8/1880 al 24/4/1881	Londra - Madeira - Sidney - Capo Horn - Londra	Terzo Ufficiale
Palestine 1857 brig a palo	dal 19/9/1881 al 15/3/1883	Londra - Newcastle - Falmouth - Stretto di Bangka al largo di Sumatra. Naufragio - con lance fino a Bangka	Secondo Ufficiale
Riversdale 1865 nave	dal 10/9/1883 al 17/4/1884	Londra - Port Elysabeth - Madras	Secondo Ufficiale
Narcissus 1876 nave	dal 28/4 al 17/10/1884	Bombay - Dunkerque	Secondo Ufficiale
Tilkhurst 1877 nave	dal 24/4/1885 al 17/6/1886	Hull - Cardiff - Singapore - Mare di Andaman - Calcutta - Dundee	Secondo Ufficiale
Falconhurst nave (2.000td)	dal 28/12/1886 al 2 /1/1887	Londra - Penhart (Cardiff)	Secondo Ufficiale
Highland Forest 1884 Brig a palo	dall'1/1 all'1/7/1887	Amsterdam - Samarang - Giava	Primo Ufficiale
S.S. Vidar 1871 vapore	dal 22/8/1887 al 5/1/1888	Singapore - Borneo - Banjarmasin - Pulau Laut - Celebes Donngala - Borneo - Samarinda - Tanjung Redeb - Tarakan - Singapore	Primo Ufficiale
Otago 1869 brig a palo	dal 19/1/1888 al 26/3/1889	Bangkok - Singapore - Stretto della Sonda - Sidney - Melbourne - Sidney - stretto di Torres - Mauritius - Melbourne - Porto Adelaide	Comandante
Roi des Belges 1887 vapore fluviale	dal 4/8 al 1/9/1890 e dal 6/9 al 21/11/1890	Boma - Stanley pool - Kinshasa - Stanley Falls - Matadi - Boma	Primo Ufficiale Comandante
Torrens 1875 nave	dal 10/11/1891 al 2/9/1892 e dal 25/10/1892 al 27/7/1893	Londra - Adelaide - S.Elena - Città del Capo - Londra	Primo Ufficiale
Adowa 1882 vapore	dal 29/11/189 al 10/1/1894	Londra - Rouen - Londra	Secondo Ufficiale
HMS Ready	14 giorni di pattuglia		Volontario

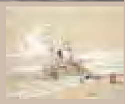


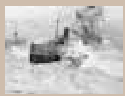
VELIERI E PIROSCAFI

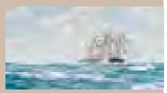
VESSELS AND STEAMERS

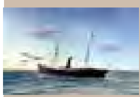
L'epoca di Conrad è quella della *ultima vela*. Una nuova classe di navi a vapore, non più piccoli e sbuffanti piroscafi, ma grandi *ocean's liner*, stanno conquistando la scena: e dietro a queste avanzano i grandi mercantili con i motori a triplice espansione, in grado di raggiungere, con le loro caldaie, ogni angolo del pianeta. Navi molto più grandi e capaci, ma manovrate da equipaggi molto ridotti.
Questo cambiamento, negli ultimi anni dell'Ottocento, causerà lo sbarco e la disoccupazione di buona parte degli equipaggi dei velieri, in breve rimasti senza noli, carichi e navi. Lo stesso Conrad, a lungo comandante disoccupato, sarà una delle "vittime" della trasformazione.

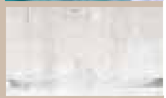
The era of Conrad was referred to as the *last sailing ships'* one. A new class of steamships, the great ocean's liners, were conquering the scene. Large commercial ships, with triple expansion engines, were able to achieve every corner of the planet thanks to their boilers: much larger and powerful ships, but with less crew on board.
During the last years of the nineteenth century, this change caused disembarkation and unemployment for many vessels' crews with no freight, load and ships. Conrad himself was one of the victims of this transformation, as an unemployed commander.

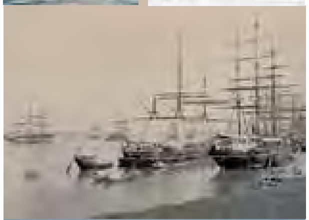












UNA PAGINA DI...

LO SPECCHIO DEL MARE

"Il Torrens era stato varato nel 1875, dopo pochi mesi che ero riuscito, con molta pena, a varare me stesso nelle acque del Mediterraneo, sicché posso affermare che iniziammo la nostra carriera quasi contemporaneamente.
Da un punto di vista esclusivamente professionale, è giusto dire che fu la nave a riscuotere il maggior successo, un successo che cominciò ben presto e continuò a crescere per quindici anni sotto il comando di R.H.Angel, la cui lunga carriera come capitano di lungo corso deve essere considerata come il più grosso successo dei tre, il mio, il suo, e quello della nave.
Angel era sbarcato nel 1890, e gli uomini dicevano che si era portato dietro la fortuna che prima d'allora aveva sempre arriso alla nave. Certo che il Torrens perse qualche albero il primo viaggio che fece col nuovo comandante, ma si trattava di uno di quei sinistri dei quali non si può attribuire la responsabilità ad un uomo.
Io mi ci imbarcai un anno dopo, il 2 novembre 1891, a Londra, e "smisi di appartenerle" come di diceva allora (più che una separazione fu uno strazio), il 15 ottobre 1893.
Quando sbarcai nel Dock di Londra mi fermai a lungo sulla banchina per guardare l'ultima nave della quale avevo dovuto occuparmi, e poi, svoltando l'angolo di un magazzino molto alto, la lasciai per sempre abbandonando, nello stesso tempo (e per fortuna senza saperlo) la vita dell'uomo di mare".
J.C. Lo specchio del mare

IL VIAGGIO IN CONGO

THE JOURNEY TO CONGO

Nel 1890, dopo essere sbarcato dall'*Otago*, Conrad cerca lavoro e non lo trova. Accetta così l'incarico della Società Anonima per il Commercio nell'Alto Congo, una società belga creata per lo sfruttamento dei territori coloniali. Per loro dovrà guidare un battello fluviale che risalirà il fiume Congo, trasportando merci e agenti di commercio.
Lo stipendio è buono, molto più alto che nella navigazione d'altura, ma i rischi sono enormi: le condizioni di vita e lavoro, espongono i funzionari bianchi a pericoli, infezioni, dissenteria e portano all'abbandono del contratto, a rimpatri urgenti per condizioni di salute.
Conrad stesso, malgrado la sua esperienza ai Tropici, sarà fortemente colpito nella sua salute e, anzi, non si rimetterà mai completamente nel fisico da questa esperienza. Ma l'esperienza si rivelerà determinante per redigere forse il romanzo più potente di Conrad, ***Cuore di tenebra***.

In 1890, after he had disembarked from *Otago*, Conrad looked for a job but he could not find it. He accepted to work for the Anonym Society for Commerce in High Congo, a Belgian trading company created to exploit the colonies. He served as captain of a river steamer on the Congo River, carrying goods and commercial brokers.
The salary was good, much better than the high navigation's one, but life risks were many: life and working conditions led white employees to encounter dangers, infections, dysentery and obliged them to break contracts and return to their Countries.
Despite his experience in the Tropics, Conrad's health was severely affected and he never recovered it fully. Anyway, this experience led Conrad to write his most powerful novel, ***Heart of Darkness***.

ULTIMI ANNI IN MARE

LAST YEARS AT SEA

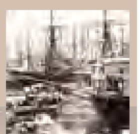
Dopo la drammatica esperienza in Congo e la malattia, Conrad torna a cercare un imbarco. Lo troverà e sarà forse il periodo più felice della sua lunga carriera di mare, in una nave elegante e veloce, il *Torrens* che porta passeggeri e merci di lusso dall'Inghilterra all'Australia.
A bordo di questa nave molto particolare, le condizioni sono molto diverse da quelle che ha conosciuto. L'equipaggio è numeroso, il servizio è regolare e, soprattutto, Conrad è molto stimolato dai passeggeri che ammirano in lui la cultura, l'educazione e la straordinaria vena narrativa, nascosta da un modo di fare riservato e a volte scontroso.

After the dramatic experience in Congo and his disease, once more Conrad looked for a job aboard. He found it during what seemed to become the happiest period in his sea career, on the *Torrens*, an elegant and fast ship, carrying passengers and luxury goods from England to Australia.
On board, life conditions were very different from those he experienced previously. The crew was large, the service was regular and, above all, passengers admired Conrad's culture, education and extraordinary narrative, hidden by his reserved and grumpy behaviour.

1890
Primo viaggio in Polonia dalla sua partenza nel 1874.
In maggio parte per il Congo. Prima Secondo ufficiale, poi Comandante del vapore fluviale S.S. Roi de Belges. Rientra in Europa ed è ricoverato in ospedale per le malattie contratte in Congo.

1891-1893
Primo Ufficiale sul clipper per merci e passeggeri Torrens.
Per due viaggi da Londra ad Adelaide (Australia) e ritorno con passaggio a Capetown.
A bordo il clima è molto disteso, Conrad s'intrattiene spesso con i passeggeri con lunghe discussioni e letture.

1893-1894
Viene arruolato come Secondo Ufficiale sul piroscafo per emigranti Adowa, ma la compagnia fallisce prima del viaggio.
Sbarca il 14 gennaio 1894: è la fine della sua carriera marittima.
In Aprile Conrad manda Almayer's Folly all'editore T. Fisher Unwin.

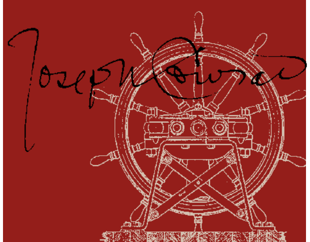


1890
1894

UNA PAGINA DI...

CUORE DI TENEBRA

"Risalire lungo quel fiume era come viaggiare indietro nel tempo verso i più remoti primordi del mondo, quando la vegetazione tumultuava sulla terra, ed alberi immensi stavano come imperatori. Una fiumana deserta, un altissimo silenzio, una foresta impenetrabile. L'aria era calda, spessa, pesante, torbida. Nessuna gaiezza nello splendore abbagliante del sole. L'ampia via fluviale si stendeva in lunghi tratti deserti, che andavano a perdersi entro cupe lontananze oppresse d'ombra. Su certi argentei banchi di sabbia ippopotami e coccodrilli stavano distesi a prendere il sole in compagnia.
Talvolta le acque allargandosi, scorrevano in mezzo a una folla di isolette boscose. Ci si smarriva su quel fiume, ben altrimenti che in un deserto: ad ogni momento, cercando il tronco navigabile, si andava a urtare contro un bassofondo, finché alla fine si pensava di essere preda di un sortilegio, e tagliati fuori per sempre da tutto ciò che s'era conosciuto un tempo, chissà dove, lontano lontano, in un'altra esistenza forse. C'erano dei momenti in cui uno rivedeva improvvisamente il proprio passato, come accade talvolta quando non si ha un attimo di tempo da dedicare a se stessi: ma lo si rivedeva sotto l'aspetto di un sogno agitato e rumoroso, ricordato con stupore in mezzo alle prepotenti realtà di quel prodigioso mondo di piante, di acque e di silenzio. Ma quell'immobile vita non aveva proprio nulla di pacifico. Era l'immobilità di una forza implacabile che stia covando un qualche imperscrutabile disegno. Vi guardava con un aspetto vendicatore".
J.C : Cuore di tenebra cap.II



CARRIERA DI UNO SCRITTORE

A NOVELIST'S CARRER

A partire dal 1894, Conrad lascia il mondo del mare. Non trova più imbarchi. La carriera di scrittore, iniziata quasi per caso, lo prende sempre di più.
È uno scrittore prolifico, ma la sua prosa è frutto di un lavoro sui testi molto tormentato: scrive a matita, quindi corregge e ricorregge in una lingua - l'inglese - che non sentirà mai come veramente sua. E molti sono i lavori e i romanzi che lascia incompleti alla sua morte.
Si sposa, va a vivere in campagna (lontano dal mare) ed è tormentato dai problemi economici e di salute, suoi e della sua sia pure giovanissima moglie.

In 1894, Conrad reluctantly gave up the sea. He could not find jobs aboard. His carrier as a writer started almost by accident, fascinating him more and more.
He was a prolific writer, but his prose was the result of very troubled work: he wrote using a pencil to correct and re-correct again. He used English but he never felt it as his language. And many are the works and novels that he left incomplete.
Conrad married an Englishwoman, 16 years younger than him, and they lived mostly in the English countryside (far from the sea), troubled by his economic and health problems.

1894-1895 Scrive ***An Outcast of the Islands.***

1896 Il 24 marzo, sposa Jessie George, la sua dattilografa, molto lontana da lui per educazione e cultura

1897 Termina ***The Nigger of the "Narcissus"***; amicizia con R. B. Cunninghame Graham, Henry James e Stephen Crane.

1898 Nasce il figlio Alfred Borys il 14 gennaio. In ottobre si trasferisce a Petit Farm, Kent. Conosce H.G. Wells e Ford Madox Ford.

1899 In febbraio termina ***Heart of Darkness.***

1900 Termina ***Lord Jim.***

1903 Esce ***Typhoon & other stories***

1904 ***Nostromo.*** Scrive ***The Mirror of the Sea.*** La moglie si ammala, è praticamente invalido.

1905 Passa quattro mesi in Europa. Soggiorna a Roma, Napoli e Capri

1906 Passa due mesi in Francia. Nascita del secondo figlio John Alexander il 2 agosto .

1907 I figli si ammalano in Francia. Ritorna a Pent Farm in agosto. ***The Secret Agent.***

1908 ***A Set of Six.***

1909 Rompe l'amicizia con Ford Madox Ford

1910 In giugno si trasferisce a Capel House, Kent. È gravemente ammalato.

1911 Pubblica ***Under Western Eyes.***

1912 Esce ***Twixt Land and Sea, Tales.***

1913 Conosce Bertrand Russell.

1914 Pubblica ***Chance.*** Scrive Victory.
Parte per la Polonia il 25 luglio del 1914; il 27 luglio è a Berlino. Il 28 luglio arriva a Cracovia e il 1 agosto è a Zakopane, in una zona demilitarizzata; è intrappolato dallo scoppio della guerra. Il 7 ottobre lascia Zakopane, il 10 ottobre è a Vienna dove rimane 5 giorni a letto per un attacco di gotta; il 20 raggiunge Milano; si imbarca il 25 a Genova sul postale olandese neutrale Vondel e sbarca il 3 novembre 1914 a Gravesend (UK) e di lì torna a Capel House.

1915 Pubblica ***Victory. Within the Tides.***

1916 Il figlio Borys combatte sul fronte francese. Esce a puntate ***The Shadow Line***

1917 Pubblica ***The Shadow-Line.***
Scrive la prefazione della nuova raccolta delle sue opere.

1918 Il figlio Borys, ferito e intossicato dai gas è ricoverato nell'ospedale di Le Havre.

1894
1918

UN MARINAIO A TERRA, UNO SCRITTORE A BORDO

A SAILOR ON THE GROUND, A WRITER ABOARD

Ha scritto di sé:
"Un libro si può scrivere dappertutto. L'ispirazione può entrare nella cabina di un marinaio a bordo di una nave ghiacciata su un fiume nel centro di una città; e poiché si suppone che i santi siano ben disposti verso gli umili credenti, sono indotto a credere alla piacevole fantasia che l'ombra del vecchio Flaubert - che crede (tra le altre cose) di discendere dai Vichinghi - volteggi con divertito interesse sul ponte del vapore di 2.000 tons Adowa, a bordo del quale, costretto dall'inverno inclemente su un molo di Rouen, venne iniziato il X° capitolo de "La Follia di Almayer".
J.C. : A personal record. Cap. I

Hanno scritto di lui:
"Non è alto e slanciato come sembra. Irrequietissimo, misura coi passi una plancia immaginaria, ed ogni tanto spia attraverso le piccole finestre della sua casa antiquata, come per scrutare il tempo che fa. Un leone in gabbia, penso. Il suo modo di stringere le spalle e di fregarsi le mani è tipico di un francese, o, se preferite, di un polacco. I suoi occhi, raggianti o torbidi, non sono della nostra gente: slavi, come la sua voce leggermente velata. (...) Egli è, come la sua opera lascia supporre, il più affabile ed amabile degli uomini".
James Huneker, Descrizione di Conrad

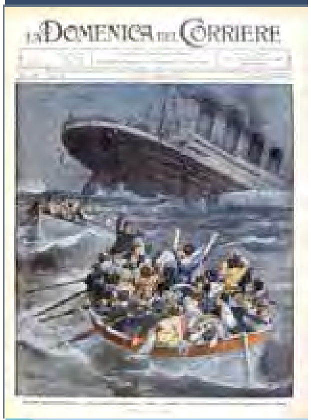
Books may be written in all sorts of places. Verbal inspiration may enter the berth of a mariner on board a ship frozen fast in a river in the middle of a town; and since saints are supposed to look benignantly on humble believers, I indulge in the pleasant fancy that the shade of old Flaubert—who imagined himself to be (among other things) a descendant of Vikings—might have hovered with amused interest over the docks of a 2,000-ton steamer called the Adowa, on board of which, gripped by the inclement winter alongside a quay in Rouen, the tenth chapter of "Almayer's Folly" was begun.
J.C. : A personal record. Cap. I

Hanno scritto di lui:
xxxxx

UNA PAGINA DI...

ALCUNE RIFLESSIONI SUL NAUFRAGIO DEL TITANIC, 1912

"Avete costruito un albergo di 45.000 tonnellate con sottili piastre d'acciaio per assicurarvi la clientela di un paio di migliaia di persone ricche (perché se si fosse trattato del trasporto di soli emigranti, non ci sarebbe stata questa follia di grandezza), l'avete decorato nello stile dei faraoni o nello stile Luigi XV (non so precisamente quale) e per accontentare il suaccennato gruppo di individui che hanno più denaro di quello che possono spendere, e per riscuotere l'applauso dei due continenti, avete lanciato questa massa, con 2.000 persone a bordo, alla velocità di 21 nodi sul mare; una dimostrazione perfetta della cieca fiducia di oggigiorno in tutto ciò che è puramente materiale.
Successe quello che doveva succedere. Tutti gridano di sdegno.
La cieca fiducia in ciò che è materiale ha ricevuto un colpo terribile. Non parlo di quella credulità che accetta tutto quello che specialisti, tecnici e agenti di pubblicità si degnano di proclamare, spinti dal desiderio di gloria o da quello del guadagno. Siete rimasti feriti nella vostra sensibilità più profonda. Ma, date le circostanze, che altro potevate aspettarvi?"
J.C. : Some reflections on the loss of the Titanic, 1912



UN SUCCESSO TARDIVO

A TARDY SUCCESS

La tranquillità economica arriverà tardi, in coincidenza con il conflitto mondiale, quando quello strano marinaio polacco, Jozef Korniowski era ormai diventato Joseph Conrad, un gigante della letteratura anglosassone.

It was only in 1914 that he experienced some level of commercial success and financial peace, when Jozef Korniowski, the strange Polish sailor had become Joseph Conrad, a giant of the English literature.

1919
Pubblica ***The Arrow of Gold.***
Si trasferisce a Oswalds, Bishopbourne, vicino Canterbury, dove trascorrerà gli ultimi anni della sua vita.

1920
Pubblica ***The Rescue.***

1921
I Conrad attraversano la Francia in auto e restano tre mesi ad Ajaccio.
Notes on Life and Letters.

1923
In aprile, su invito del suo editore americano, va New York con il *Tuscania*. Il 10 maggio tiene letture da Victory nella casa di Mrs. Arthur Curtiss James. ***The Secret Agent, Drama in Four Acts*** (adattazione della novella). ***The Rover. Laughing Anne*** (adattazione teatrale di "***Because of the Dollars***"). Torna in Inghilterra in giugno a bordo del *Majestic*.

1924
Jacob Epstein scolpisce il busto di Conrad.
In maggio Conrad rifiuta il cavalierato. La salute peggiora ed è sempre più spesso a letto, la moglie è malata anche lei. I due figli e Richard Curle sono con loro. Il 3 Agosto muore dopo un attacco cardiaco. È sepolto a Canterbury.

1925
Viene pubblicato ***Suspense*** (incompleto) e ***Tales of Hearsay.***

1926
Vengono pubblicati i ***Last Essays.***

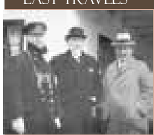
1928
Esce ***The Sisters,*** scritto nel 1896 (incompleto.)

1936
Jessie Conrad muore il 6 dicembre. È sepolta accanto al marito a Canterbury.

1919
1936

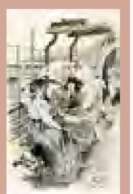
ULTIMI VIAGGI

LAST TRAVELS



Il rapporto che lega Joseph Conrad al mare è complesso: è fatto di nostalgia ma anche di rancore.
Divenuto scrittore, tornerà solo sporadicamente a bordo delle navi.
Per fare il suo viaggio negli Stati Uniti, un anno prima della morte, viaggerà su quegli *ocean's liner* che detestava e, per ironia della sorte, tornerà in Inghilterra proprio sulla nave più grande dell'epoca, il *S/s Majestic*.
Ma l'ultima vera avventura in mare risale agli inizi della prima guerra mondiale: quando, in qualità di volontario si arruola sulla *HMS Ready*, una *Q-Ship*, una cannoniera travestita da veliero per dare la caccia ai sommergibili tedeschi. A partire dal 6 novembre 1916, Conrad si imbarca per due settimane, nella speranza di "affondare qualche Fritz".
La speranza andrà delusa e sarà stato l'ultimo viaggio del vecchio lupo di mare su un veliero.

The relationship between Joseph Conrad and the sea is complex: it is made of nostalgia and resentment.
As a writer, he returned sporadically on board ships.
One year before his death, he travelled to the United States, on those ocean's liners that he hated and, ironically, he returned to England just on the biggest ship of the times, the *S/s Majestic*.
But the last real adventure at sea happened at the beginning of the First World War, when he enlisted as a volunteer on the *HMS Ready*, a Q-Ship, a gunboat disguised as a sailing vessel to hunt down German submarines.
On the 6th November 1916, Conrad embarked for two weeks, hoping to "sink a few Fritz."
His hope disappointed, this will be the last trip of the old sea dog on a sailing ship.



UNA PAGINA DI...

IL NEGRO DEL NARCISSUS

"Non li rividi mai più. Il mare se ne prese alcuni, le navi a vapore altri, i cimiteri della terra si prenderanno il resto. (...)
Un compagno di bordo che se ne va, al pari di ogni altro uomo, se ne va per sempre; e così non ne rividi più uno solo. Ma a volte l'onda di primavera dei ricordi risale impetuosa il buio fiume delle nove anse, e allora sulle acque della corrente desolata avanza una nave: una nave irreale governata da un equipaggio di ombre che passano e mi fanno un cenno, lanciandomi un saluto spettrale. Non abbiamo forse insieme e sul mare immortale strappato un significato alle nostre vite peccaminose?
Addio fratelli! Eravate dei buoni marinai, i migliori che mai abbiano combattuto tra grida assordanti contro la forza ribelle di una vela di trinchetto gonfia di vento o che, pericolosamente in bilico in coffa, invisibili nella notte, abbiano risposto urlando con altrettanta foga, agli ululati rabbiosi del maestrale".

J.C. : Il nero del Narcissus cap.V° fine