

L'AVVENTUROSO VIAGGIO DEL CAPITANO DOD SULLA GIRL PAT

Rosalba Pigni

Due sono i protagonisti della storia che desidero raccontarvi: il capitano George Black Orsborne, detto Dod, e il suo battello con un nome femminile, Girl Pat.

Un personaggio intrigante il primo, sempre pronto a tuffarsi nelle imprese più incredibili e avventurose, sprezzante del pericolo e delle difficoltà. Poliedrico, tenace e con una buona dose di pazzia, capace di "inventarsi" anche, all'occorrenza, artificiere e paracadutista. (Fig.1)



Fig.1

Un peschereccio di 66 piedi di lunghezza la Girl Pat, appartenente alla flottiglia da pesca del porto di Grimsby, capace di navigare a vela e a motore, abitualmente adibito a battute in alto mare. (Fig.2)



Fig.2

La Girl Pat, dopo essere salpata nella primavera del 1936 dal porto nella contea del Lincolnshire nell'East England, scompare e di lei non si sa più niente fino al rientro in patria un anno dopo.

Un rientro che fa clamore (Fig.3) e che è riportato sui giornali inglesi dell'epoca, giunti fino a noi ingialliti dal tempo. Il giornale di Londra del 9 maggio 1937 (Fig.4) informa che il peschereccio Girl Pat, dirottato dalle coste atlantiche sino alle coste della Guiana britannica, è in arrivo a Portsmouth, mentre il dirottatore, il capitano Orsborne, sarebbe stato mandato in carcere.



Fig.3



Fig.4

Cosa è successo nel frattempo? Dove sono stati la Girl Pat e il suo equipaggio? E perché tutto questo?

È il 1° aprile 1936 e nel porto di Grimsby, uno dei più grandi porti pescherecci inglesi, il cielo plumbeo minaccia tempesta (Fig.5).



Fig.5

Il peschereccio Girl Pat, nuovo e ben costruito, si appresta ad uscire in mare nonostante le avverse condizioni atmosferiche, presumibilmente per una battuta di pesca di due settimane nel Mare del Nord. A bordo Dod e quattro marinai come equipaggio: James, Hector, Harry e Ginger. (Fig.6)



Fig.6

Ma niente è come sembra in questa storia.

La Girl Pat viene data per dispersa nella tempesta che si abbatte su di lei all'uscita dal porto, poi avvistata a Corcubion sulle coste spagnole.

Riappare in seguito a Dakar nell'Africa occidentale francese dipinta di bianco e con il nuovo nome "Kia-Ora" (che vuol dire "buona fortuna" ed è un popolare succo di frutta di allora).

Il capitano Dod Orsborne la guida poi attraverso l'Oceano Atlantico fino all'isola del Diavolo nella Cayenna e quindi a Georgetown nella Guiana britannica. Un viaggio avventuroso, spericolato, attuato utilizzando un semplice atlante scolastico pagato pochi pence, durante il quale l'equipaggio rischia anche di morire di fame e di sete: quando la Girl Pat si incaglia sulle Secche d'Arguin, uno dei cimiteri di navi più grande al mondo (Fig.7), al largo della Mauritania, o quando da Dakar la Girl Pat punta sulla Guiana britannica attraversando l'Atlantico.

Con le vele strappate dalla tempesta, senza carburante, senza cibo né acqua, i quattro dell'equipaggio, ormai scheletrici e privi di forze, vengono salvati dalle guardie che vivono sull'Isola del Diavolo, il famoso penitenziario della Guiana francese (Fig.8), che fu anche prigioniero di Alfred Dreyfus.



Fig.7



Fig.8

Il governatore li accoglie e li rifocilla. Dod scopre che chi lo ospita è un accanito filatelista e gli regala alcune lettere che ha in barca.

Appassionanti e talvolta incredibili le storie raccontate dai detenuti a Dod. Uno dei prigionieri narra al capitano anche di un tesoro nascosto all'isola del Coco al largo del Costa Rica. Il nostro capitano ci fa un pensierino ma le circostanze lo condurranno altrove. Utilizzerà invece le mappe donategli da un altro detenuto per andare a cercare perle in Sud America.

Appena rimesso in sesto, tutto l'equipaggio riparte verso Georgetown (Fig.9) riuscendo finalmente a completare il viaggio. Fatto per spirito di avventura, per rompere la monotonia della pesca nel Mare del Nord, per un'impresa eclatante come attraversare l'Atlantico su un guscio di noce: questo racconta il capitano Orsborne nel libro "L'enigme du «Girl Pat»" (Il mistero della Girl Pat) uscito nel 1937 subito dopo il rientro in patria.

Ma leggendo il libro si ha la sensazione che ci sia una storia nella storia che viene taciuta.

Le autorità a Georgetown arrestano il capitano e suo fratello James, uno dei membri dell'equipaggio, che vengono poi rimpatriati e processati per cospirazione e falso, ma anche scarcerati dopo poco tempo tenendo la stampa all'oscuro della notizia.



Fig.9

Dod vende la sua storia alla rivista "Life" nel dicembre del 1948, cominciando a svelare qualche cosa; poi nel libro uscito nel 1957 "Le patron de la «Girl Pat»" (Il comandante della Girl Pat) si scopre che la Girl Pat era un battello della Marina Britannica e che capitano Osborne era un agente segreto ingaggiato dall'Intelligence per trasmettere notizie ai vari agenti dislocati nel Mediterraneo. E l'ardimento con cui venivano portate a termine le missioni di collegamento o di sabotaggio era sì animato da spirito di avventura, ma anche di servizio, reso al proprio paese all'insaputa di tutti, trovandosi così a doversi difendere anche dagli amici ignari.

Questo lungo preambolo è servito per spiegare come mai la Girl Pat, normalissimo peschereccio senza speciali particolarità, è diventata invece tanto famosa e conosciuta. E lo è anche in ambito filatelico, perché è a questo punto che fanno la loro comparsa i francobolli.

Per il viaggio di ritorno il comandante fu R.W. Lawrence, ex ufficiale del sommergibile E14, e i marinai scelti tra ben 500 che si erano proposti per il gran clamore che la Girl Pat aveva suscitato.

Similmente a quanto aveva fatto novant'anni prima nell'aprile del 1847 il capitano della nave Lady McLeod, che aveva realizzato privatamente il primo francobollo britannico d'oltremare (Figg.10 e 11), l'equipaggio incaricato di riportare in patria la barca, per racimolare i soldi per il viaggio, decise di preparare e vendere francobolli da applicare sulle lettere trasportate durante il viaggio di ritorno.



Fig.10

I francobolli sono disegnati da James Storey, un filatelista membro dell'equipaggio; sono in azzurro su carta bianca; mostrano la barca nell'Oceano tra l'America e l'Africa, due pesci, due ancore e due tricorni negli angoli inferiori, e una corona, formata dalla barca e dalle vele, sovrastante il vessillo con la scritta "GIRL PAT" a completare la vignetta. Ne sono stampati 30.000 e vengono venduti a 6 pence ognuno. (Fig.12)



Fig.11



Fig.12

L'idea è quella di applicarli alla corrispondenza affidata al capitano prima di partire da Georgetown.

In ogni porto in cui la Girl Pat avrebbe fatto scalo sarebbero stati venduti per imbarcare altra corrispondenza da recapitare. Oppure sarebbero stati venduti per essere applicati su lettere che una volta giunti a Playmouth sarebbero state affrancate con bolli inglesi e spedite a destino.

Timbri in gomma sarebbero stati usati in ogni scalo con il nome del porto e la data.

Questi gli intenti.

Ma qualcuno protesta e denuncia al Postmaster General l'illegalità della procedura. Le buste preparate vengono sequestrate e sull'etichetta "GIRL PAT" viene apposto un timbro "Returned from «Girl Pat» / as Illegal Mail" (Fig.13) nonché a mano la dicitura "contravenes postal regulations" completata da un annullo in gomma con la firma e il titolo del "Postmaster General" (Fig.14).



Fig.13

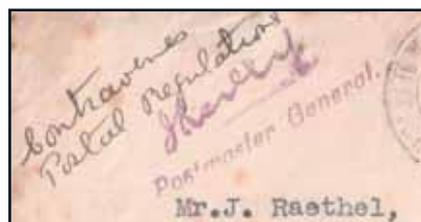


Fig.14

Molte vengono distrutte ma alcune sopravvissute recano al retro il timbro "R.L.O." (Returned Letter Office) (Fig.15) e quindi probabilmente rese al mittente.

Per quelle mostrate alle figure 16 e 17 si può dedurre che il mittente abbia poi aggiunto i francobolli della Guiana britannica e inserito la busta nel circuito postale normale.



Fig.15



Fig.16



Fig.17



Fig.18



Fig.19

Si conoscono poche decine di queste missive regolarmente viaggiare con il francobollo della Girl Pat.

Due sono datate 14 gennaio 1937. Un'altra spedita da Port-of-Spain a New York è datata 16 gennaio 1937.

Una cartolina (Fig.18) mostra la Girl Pat ormeggiata e gli itinerari percorsi "Grimsby-Dakar-Georgetown 1936" e "Georgetown-Philadelphia-London 1937".

Un'altra cartolina reca a mano la data 18 ottobre 1937 e la firma di George W. Elliot Engineer GY 176. Sul retro si legge: "francobollo disegnato dall'equipaggio e stampato a Georgetown in British Guiana per il trasporto di posta in Inghilterra".

Esiste anche un'altra cartolina (Fig.19) firmata Elliot, datata 11 giugno 1937 e spedita dallo stesso

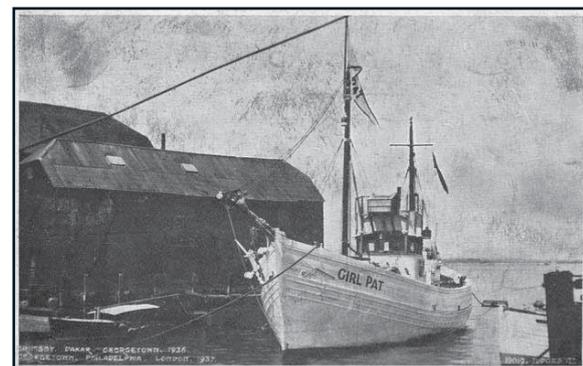


Fig.20

mittente da Blackpool a Birmingham come raccomandata.

Recentemente sono comparse ad un'asta on-line una cartolina (Fig.20) raffigurante la Girl Pat, non viaggiata ma con la sua bellissima etichetta appiccicata, e una busta (Fig.21) affrancata solo con l'etichetta "GIRL PAT" e con il timbro apposto nel momento del sequestro. Il venditore asserisce che la busta viaggiò sulla Girl Pat e fu regolarmente consegnata al destinatario. Quale sarà la verità?



Fig.21

Una parte delle etichette che non venne distrutta fu venduta come souvenir a bordo della Girl Pat quando questa si trovava ormeggiata. Nel percorso di ritorno fece scalo a Port-of-Spain Trinidad, Philadelphia, Azzorre. Poi Dartmouth e il 9 maggio Portsmouth. Altri porti toccati furono Liverpool e Londra dove salì a bordo anche il giornalista Norman L. Williams, il primo a raccontarci la storia dell'etichetta Girl Pat.

Infine il battello fu venduto all'Autorità Portuale di Londra il 16 febbraio 1939 per essere demolito, e della Girl Pat non si seppe più niente.

Una fine avvolta da un alone di mistero, proprio come misteriosa è stata tutta l'esistenza di questo peschereccio lungo 20 metri che ha attraversato l'Atlantico, dall'Inghilterra alla Guiana britannica, agli ordini del capitano Dod Orsborne, e del suo raro francobollo, che è rimasto come testimonianza documentale e filatelica.

Il file appena reso disponibile dai servizi segreti non aggiunge nulla alla storia: contiene alcuni documenti legali insignificanti e un centinaio di pagine di ritagli di giornali. Ma c'è un altro file su Dod ancora secretato e non sarà reso pubblico fino al 2038. Svelerà qualcosa in più?

Infine alcune informazioni sul valore del francobollo della Girl Pat.

Va considerato come "etichetta" e se non viaggiata i più fortunati la possono trovare a una decina di sterline fra i "Cinderella stamp". Su cartolina viaggiata con francobolli inglesi il prezzo sale a un centinaio di euro. Su busta con i timbri di "illegal mail" siamo ben sopra i 1.000 euro... sempre che riusciate a trovarla!

E infine un reperto non postale ma straordinario per chiudere questa storia: un biglietto (Fig.22)

inviato a Derek, un altro personaggio dell'Intelligence che troverete nel libro del 1957, se avrete voglia e curiosità di leggerlo, e firmato da Dod! Il venditore ci svela un particolare ancora sconosciuto, un pochino triste - perché si tratta del luogo dove morì il nostro capitano - ma anche assolutamente perfetto per chiudere il cerchio, perché dove può morire un avventuriero, romantico e misterioso se non in un alberghetto di Parigi? E così sembra sia successo davvero!

Cercando conferma, però, ci s'imbatte in altre fonti che parlano invece di attacco di cuore veleggiando in solitaria lungo le coste francesi.

Quale sarà la verità? Un altro mistero in questa storia. L'ultimo.

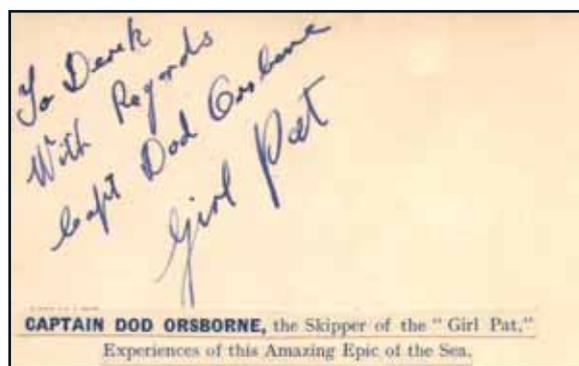


Fig.22

Fonti

Le immagini 1, 5, 6, 7, 9, 20 e 22 sono relative a reperti provenienti dalla collezione Pignini.

Le immagini 4, 8, 12, 13, 14, 15 e 16 sono relative a reperti provenienti dalla collezione Vaccarezza.

Le immagini 3 e 21 sono tratte da aste on-line; in particolare l'immagine 3 è apparsa più volte (e-bay).

Le immagini 10 e 11 sono tratte dall'asta Spink del 19 settembre 2001.

Le immagini 2, 17, 18 e 19 sono tratte da un sito filatelico inglese non più attivo.

BIBLIOGRAFIA

- D.Avery, *The Girl Pat Label and the Saga Behind It*, in "American Philatelist", Bellefonte PA - USA, luglio 2005, pp.634-636;
- G.B.Orsborne, *L'enigme du "Girl Pat"*, Les éditions de France, Parigi, 1937;
- G.B.Orsborne, *Le patron de la "Girl Pat"*, Gerard & C., Verviers, 1957.
- www.williamprynnesears.com/girlpat.html
- Trattano della Girl Pat anche il settimanale *Time Magazine* di New York negli articoli apparsi l'8, il 22 e il 29 giugno 1936 e il quotidiano londinese *Times* negli articoli del 23 ottobre e 11 novembre 1936 e del 10 maggio 1937. ■