NOTIZIARIO
CSTN
CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA
www.cstn.it

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VI - N° 62 **NOTIZIARIO ON-LINE** **Ottobre 2017**

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Comunicazione CSTN ..... pag. 2
- 1992 Colonbo e Colombiadi ..... pag. 3
- Personaggi della Vela ..... pag. 10
- "Mabelle" e la sua armatrice ..... pag. 12
- "Italia" Soc. di navigazione a vapore ..... pag. 17
- La battaglia della Meloria ..... pag. 24
- Un nuovo Giona ..... pag. 26
- Le Copertine della Rivista LNI ..... pag. 28

EDITORIALE

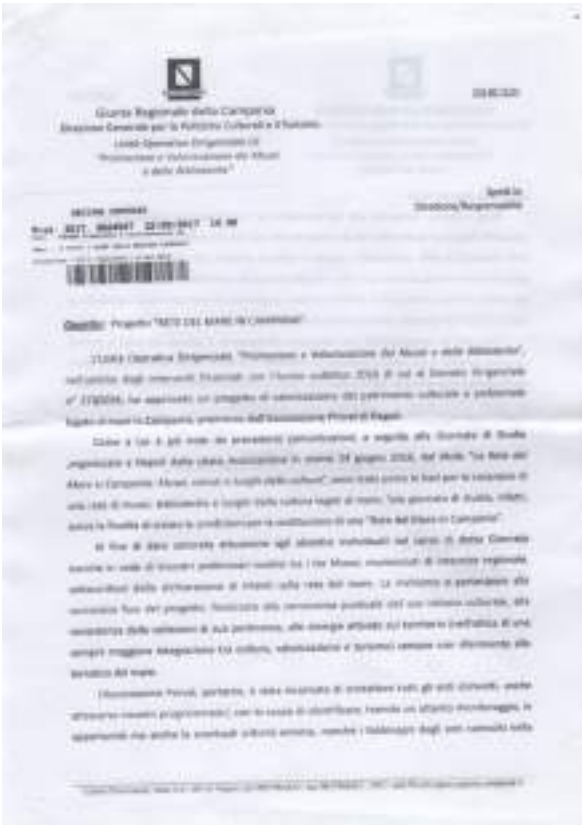
Per il potenziamento dei "Centri Culturali" istituiti nel 2016 a livello nazionale dalla Lega Navale Italiana, il neo Presidente, Ammiraglio di Squadra Maurizio Gemignani, è venuto espressamente da Roma per visitare e conoscere il "Centro Studi Tradizioni Nautiche" e parlare di assetti e funzioni, presenti e futuri, che la benemerita istituzione della Sezione di Napoli ha già brillantemente attuato sin dal 1998. Siamo certi che l'incontro napoletano, una volta completato il trasferimento nei nuovi locali al Molosiglio e riprese in pieno le sue interessanti attività culturali, scientifiche, editoriali e artigianali segnerà una svolta decisiva verso nuovi ed importanti traguardi.

S. Carbone. "Squadra Navale Napoletana a Rio de Janeiro per accompagnare la principessa Teresa Cristina di Borbone, sposa dell'imperatore del Brasile don Pedro II di Bragança.

Hanno collaborato: ***Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giorgia Gessner, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi***

RETE DEL MARE IN CAMPANIA

Il dott. Antonio Riccio dell'ASSOCIAZIONE PROVAL - Promozione e Valorizzazione di Beni Culturali d'intesa con la Regione Campania - Direzione Generale per le Politiche Culturali e il Turismo - Unità Operativa Dirigenziale 01 "Promozione e Valorizzazione dei Musei e delle Biblioteche" nell'ambito del Progetto "RETE DEL MARE IN CAMPANIA" sta curando, dopo una prima giornata effettuata a Napoli il 24 giugno 2016, l'organizzazione di una seconda giornata sullo stesso tema che si terrà, sempre a Napoli, il 31 ottobre 2017 (*data in attesa di conferma*).
Trattandosi di un progetto di promozione che coinvolge ANCHE il nostro CSTN la riunione si terrà nella Sala convegni nella nuova sede presso la Sezione di Napoli della Lega Navale italiana.



LEGA NAVALE ITALIANA

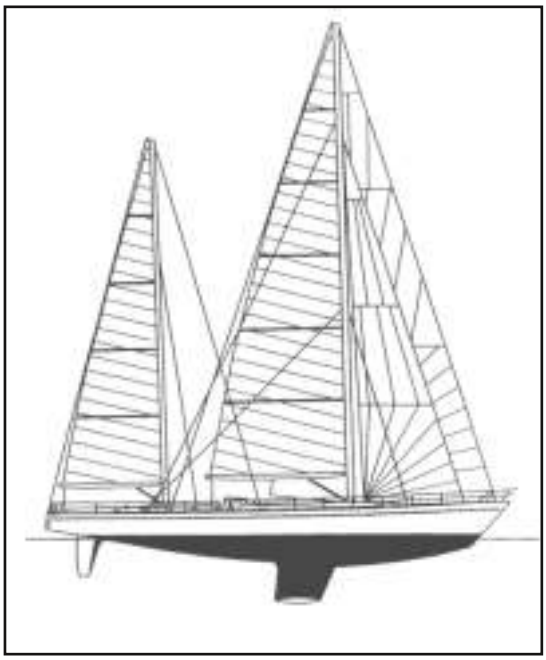
LA PIÙ GRANDE BIBLIOTECA D'ITALIA ESCLUSIVAMENTE DEDICATA AL MARE
CONSULTABILE ON LINE SUL SITO WWW.CSTN.IT

LA GRANDE VELA . . . raccontata dai protagonisti

Il successo che il nostro Notiziario raccoglie tra i suoi numerosi lettori è dovuto principalmente all'alta qualità delle collaborazioni ed alle firme prestigiose sulle quale può contare. Giovanni Iannucci, una vita da ufficiale, alti e prestigiosi incarichi istituzionali, ma soprattutto un jolly di quello che è stato - e non abbiamo più - lo squadrone degli anni d'oro dello Sport Velico della Marina Militare. I racconti delle sue tante esperienze in esclusiva per il "Notiziario" ci inorgogliscono. E con questo sentimento, ogni volta che torna sulle nostre pagine, lo salutiamo calorosamente.

1992 - Roma - "Cristoforo Colombo II" e "Colombiadi"

di Giovanni IANNUCCI



Cristoforo Colombo II

Logo dell'Expo di Genova 1992

Nella mia "originale" posizione di forzata inattività per riduzione quadri non sarei rimasto del tutto inattivo. Poco più di una settimana dopo aver lasciato il comando di Marisicilia, mi telefonò l'Ammiraglio Ruggiero, Capo di Stato Maggiore della Marina, che mi propose il richiamo in servizio per un anno, con due incarichi. Il primo consisteva nel seguire i lavori di completamento ed allestimento del *Cristoforo Colombo II* (1), la nuova imbarcazione scuola della Marina Militare, un ketch lungo 31m e largo più di 7m, progetto dello studio Vallicelli, in costruzione presso la Divisione Nautica del cantiere SAI Ambrosini (2). Per il secondo incarico, dovevo fornire collaborazione allo Yacht Club Italiano (YCI) nell'organizzazione del grande raduno di navi ed imbarcazioni scuola a vela, programmato a Genova dalla Sail Training Association (STA), in occasione della "Esposizione Internazionale Specializzata Genova '92 – Colombo '92", coincidente con il 500° anniversario della scoperta dell'America, che si sarebbe svolta dal 15 maggio al 15 agosto. Sembrava che lo YCI, che rappresentava l'Italia nel comitato organizzatore per il raduno, stesse incontrando qualche difficoltà per la scarsa esperienza nel settore, molto particolare, delle navi e delle imbarcazioni scuola a vela.

Lo ringraziai dell'offerta, particolarmente allettante per gli incarichi di cui mi sarei dovuto occupare, entrambi di mio gradimento e nei quali avevo senza dubbio maturato una notevole esperienza, ma chiesi qualche giorno per esaminare e risolvere il problema logistico per il trasferimento a Roma con Marilena. Lasciati i figli a Messina, ormai del tutto in grado di amministrarsi da soli, e trovata la soluzione romana fittando un miniappartamento, più che sufficiente per due persone. confermai la mia disponibilità all'Ammiraglio Ruggiero, facemmo un minitrasloco e ci sistemammo dove, secondo le previsioni, avremmo dovuto rimanere un anno.

Dopo aver letto una copiosa documentazione, cominciai subito ad interessarmi dal vivo del *Cristoforo Colombo II*, ed indissi una prima riunione a Viareggio, dove scafo e coperta erano già stati trasferiti in un cantiere locale, che aveva iniziato i lavori di allestimento. Fui ricevuto dal dirigente del cantiere, da alcuni suoi collaboratori e da un ingegnere della SAI, che iniziarono la riunione mostrandomi un filmato sul trasferimento dello scafo, di quelle imponenti dimensioni, nei 225Km, da Passignano sul Trasimeno a Viareggio. Rimasi impressionato dal dispiegamento di forze della polizia stradale e del cantiere, partecipanti alla complessa operazione, svoltasi di notte per causare il minor intralcio possibile alla circolazione.

Nel corso della riunione emersero seri problemi, soprattutto per il ritardo nella fornitura di componenti essenziali (alberi, boma, attrezzatura, motore di propulsione, generatori ed accessori vari), commissionati ad altre ditte e non ancora consegnati, che impedivano di procedere con l'allestimento e che non avrebbero consentito di rispettare i tempi stabiliti. Nella replica del rappresentante della SAI, che cercò di rassicurare i presenti, senza tuttavia fornire giustificazioni concrete, notai una vena d'imbarazzo. Lo segnalai nella relazione ed indissi un'altra riunione a breve scadenza. Fu la fotocopia della precedente con toni più marcati da parte dei dirigenti del cantiere ed ancora più imbarazzati da parte del rappresentante della SAI.

A questo punto mi venne un dubbio e, tornato a Roma, conclusi la mia relazione chiedendo che fosse condotta urgentemente un' indagine sull'azienda. Da essa emerse una situazione fallimentare: le componenti commissionate ad altre aziende non sarebbero mai state consegnate perché la SAI non disponeva di denaro nemmeno per gli anticipi. Tuttavia, si era ancora in tempo ad iniziare una procedura per inadempienza contrattuale, dovuta ai ritardi, ormai palesemente incolmabili, e rescindere il contratto senza alcuna perdita di denaro. La Marina non perse tempo e riuscì a "sfilarsi" senza rimetterci una Lira.

Conclusa la sfortunata vicenda del *Cristoforo Colombo II*, non potei fare a meno di riflettere sulla triste sorte toccata, negli ultimi ventidue anni della sua vita in mani sovietiche, alla nave che l'aveva preceduta con lo stesso nome. Anche se non credo di essere superstizioso, da buon Napoletano, un pizzico di superstizione era inevitabile che ci fosse e mi chiesi a chi fosse venuto in mente di darle quel nome, vista la triste fine che aveva fatto. Non fui certamente il solo a pensarlo perché quando, l'anno dopo, si presentò la necessità di spendere per un analogo motivo il denaro, "salvato" dal disastro della SAI e si rispolverò lo stesso progetto, riducendo solo le dimensioni di un paio di metri, causa la svalutazione, nell'attribuzione del nome mi trovai in sintonia con chi doveva decidere. *Cristoforo Colombo* scomparve del tutto e venne fuori *Orsa Maggiore* (A fianco), sebbene vi fosse un lontano riferimento, con la costellazione vicina, alla tragedia dell'Orsa Minore.

La conclusione dei problemi del *Cristoforo Colombo II* coincise con il cambio del Capo di Stato Maggiore della Marina: all'Ammiraglio Ruggiero, che aveva raggiunto i limiti d'età, subentrò, a metà febbraio del 1992, l'Ammiraglio Venturoni, del corso dopo il mio, anche lui pilota e mio buon amico. Appena fu libero dal caos del post nomina, riuscii a parlargli e lo misi al corrente dei lineamenti della manifestazione genovese. Ero già stato a Genova, ma solo per brevi contatti preliminari e ci avvicinavamo alla fine di febbraio con il raduno dei partecipanti che sarebbe stato completato il 13 aprile. C'era poco più di un mese e mezzo e molto da fare, anche perché i problemi ancora da risolvere erano tanti. Solo il numero di navi ed imbarcazioni, che aveva raggiunto le ottantadue unità, richiedeva una complessa pianificazione a cominciare dagli ormeggi fino alle esigenze logistiche ed alle attività di tutti i generi, dalle sportive, alle culturali ed a quelle di rappresentanza, che avrebbero dovuto svolgere le migliaia di persone degli equipaggi e che avrebbero richiesto non solo mezzi, ma una complessa e capillare azione di

coordinamento e controllo.

Decidemmo che dovevo trasferirmi subito a Genova ed iniziare la collaborazione con lo YCI a tempo pieno. In assenza di posto in alloggi militari, mi sistemai in un buon albergo vicino alla stazione Principe, non lontano dal porto, mentre Marilena tornava a Messina qualche giorno dopo per dare una "controllata" ai figli e mi avrebbe raggiunto prima dell'inizio della manifestazione. Allo YCI conobbi il Presidente, Giovanni Novi, e la moglie Nucci, con i quali iniziò una bella relazione di amicizia. Fra l'altro, scoprimmo che ci eravamo sposati lo stesso giorno, che fra i testimoni di nozze c'erano due fratelli, uno per ciascuna coppia, e che i due nostri primogeniti, per noi una femmina, per loro un maschio, erano nati lo stesso giorno.

Con Nucci ci saremmo rivisti tutti gli anni alle riunione annuali dell'ISAF e dell'ORC ed erano occasioni per cenare insieme con Marilena ed amici comuni, quali Pasquale e Januaria Landolfi, Bruno Finzi, Nicola Sironi e tanti altri. Purtroppo, Nucci ci lasciò prematuramente, a soli 65 anni, nel febbraio del 2008, per un male che non le concesse scampo, lasciando un vuoto incolmabile nel mondo nazionale ed internazionale della vela e nei tanti amici che avevano avuto il privilegio ed il piacere di conoscerla e frequentarla (3).

I primi giorni di riunioni allo YCI servirono per illustrare ai numerosi componenti del comitato l'esperienza che avevo acquisito in quattro precedenti manifestazioni del genere (4) e ben presto mi resi conto che i miei timori erano infondati. Anche se non avevano esperienza specifica nel tipo di manifestazione, il bagaglio di conoscenze, maturato nell'organizzazione di tanti eventi importanti, di carattere nazionale ed internazionale, unito alla qualità ed all'esperienza delle persone non solo nel campo della vela, ma in quelli della organizzazione e della pianificazione, erano tali che non ci fu alcuna difficoltà a comprenderci, varare rapidamente i lineamenti, stabilire i settori operativi, assegnarne la direzione di ciascuno di essi ed iniziare, trasferendoci ad operare "sul campo".

Fu un periodo di intenso lavoro al quale collaborarono, in misura crescente, mentre ci si avvicinava all'evento, tutti gli enti locali, civili, militari e sportivi, anche al di là dei confini del comune e della provincia. Con notevole anticipo, la Marina inviò a Genova il cacciatorpediniere *Ardito* e la fregata *Libeccio* per fornire assistenza con il personale in vari settori organizzativi ed infrastrutturali. La collaborazione della Capitaneria di Porto (Direzione Marittima di Genova) fu determinante nel risolvere una miriade di problemi, ma soprattutto quello dell'ormeggio delle ottantadue navi ed imbarcazioni in un porto già gravato da notevole traffico. Furono tutte sistemate nell'area vicina al centro cittadino, fra Ponte dei Mille, Calata Zingari e Ponte Andrea Doria, più due lunghi pontili galleggianti per le imbarcazioni più piccole.

Con l'arrivo delle unità della Marina, trasferii il mio "ufficio" a bordo dell'*Ardito* per trovarmi al centro dell'attività e potermi spostare agevolmente. Intorno a me ferveva la frenetica opera di ristrutturazione del Porto Antico, secondo il progetto dell'architetto Renzo Piano. L'ospitalità del comandante, il Capitano di Vascello Paolo Pagnottella, sommergibilista ed uno fra i migliori dei miei allievi del Corso

Due immagini dell'Expo prima dell'inaugurazione

Grifoni, fu squisita, così come la sua preziosa collaborazione. Gli ultimi giorni che precedettero l'arrivo di navi ed imbarcazioni partecipanti furono frenetici, ma tutto fu pronto per il fatidico 13 aprile e la manifestazione si svolse al meglio in tutti i suoi aspetti, culturali, sportivi e di rappresentanza, fino alla sfilata degli equipaggi nelle vie del centro cittadino ed alla parata navale da Genova a Camogli, che fui invitato a commentare, durante le riprese televisive della RAI, dalla cima del grattacielo di "Primo Canale", che consentiva di seguire tutto lo svolgimento della parata. Seguì la spettacolare partenza, fra l'*Ardito* ed il *Libeccio* alla fonda e la grande flotta si mise in rotta per Cadice (5) con una bella brezza di mare, che intanto si era distesa (Le immagini della sfilata degli equipaggi e delle navi sono negli allegati 1 e 2).

Ero stanchissimo, ma molto soddisfatto di come erano andate le cose e, dopo qualche giorno di festeggiamenti con i "sopravvissuti" alla grande faticata, tornammo a Roma, ed andai in licenza estiva, riprendendo subito contatto con la vela. Con Marilena, fummo invitati da un nostro amico e sua moglie a fare una breve crociera in Penisola Sorrentina ed Isole Partenopee sulla loro barca, un bel Grand Soleil '39. Con il tempo buono e l'ottima compagnia, fu una variate molto piacevole, spensierata e riposante, qualcosa di cui sentivo proprio il bisogno.

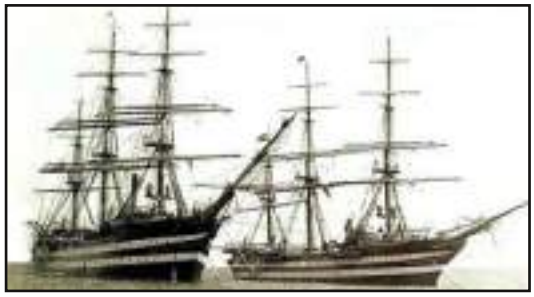
Al ritorno dalla licenza, mi resi conto che avevo ancora quasi sette mesi di richiamo in servizio e mi sembrava non vi fosse più nulla da fare per me. Andai a parlarne con Guido Venturoni che mi parve un po' imbarazzato e mi propose di darmi un ufficio ed affidarmi uno studio su di uno dei tanti argomenti in itinere presso lo stato maggiore. Ci pensai solo qualche secondo e la prospettiva di rintanarmi in un triste ufficio del Ministero per dei mesi, dedicandomi a qualcosa che, molto probabilmente, non avrebbe riscosso del tutto il mio interesse, mi fece decidere di interrompere, senza ulteriori indugi, il richiamo in servizio.

Il 30 giugno fui "posto in ausiliaria a domanda" e promosso ammiraglio di squadra. Se avessi atteso la naturale scadenza, avrei dovuto aspettare fino al 3 febbraio del 1993, il giorno dopo il mio 60° compleanno, ma sarei rimasto in una specie di limbo e preferii chiudere subito il capitolo Marina Militare, che era durato, giorno più giorno meno, ben 41 anni. Qualche giorno dopo, Marilena ed io, organizzato il minitrasloco di ritorno, lasciammo Roma in rotta per Messina. Ormai iniziava la mia "terza vita", quella da pensionato "attivo", che avrebbe trovato spazio nei capitoli che seguono.

Milazzo. 15 aprile 2016

Note:

1 *Il Cristoforo Colombo II prendeva il nome dal suo predecessore, che fu consegnato alla Marina nel 1929 e fu seguito due anni dopo dall'Amerigo Vespucci. Le due unità (Nella fotografia a fianco: a sinistra il Vespucci ed a destra il Colombo) furono impiegate come navi scuola per gli allievi della Accademia Navale fino al secondo conflitto mondiale ed il Vespucci, ripresa l'attività, è ancora oggi in armamento. Diversa la sorte del Colombo che, nel 1949, fu consegnato all'Unione Sovietica in conto riparazione danni di guerra. Rinominato Dunaj (il fiume Don) e ripitturato in grigio, fu trasferito ad Odessa, in Mar nero, ed utilizzato per dieci anni come nave scuola della Marina Sovietica e, per altri due anni, di un istituto nautico. Nel 1961 avrebbe dovuto essere sottoposto a grandi lavori di manutenzione ma, a fronte del costo eccessivo, fu disalberato ed impiegato per il trasporto fluviale di legname. Nel 1963 fu semidistrutto in un incendio, non fu mai recuperato e rimase in abbandono fino al 1971, per essere poi demolito (Sopra, il Dunaj a Odessa nel 1950).*



2 *Gli stabilimenti della Divisione Nautica della Sai Ambrosini, a Passignano sul Trasimeno, a cavallo tra le province di Arezzo e Perugia, hanno realizzato, nel ventennio dal '70 all'inizio degli anni '90, alcune delle più famose imbarcazioni da regata IOR, da 'Yena' (uscita indenne dalla tragica tempesta del Fastnet 1979), 'Dida', 'Doctor Faust', 'Emeraude' ed 'Il Moro di Venezia', fino ad 'Azzurra', il 12m S.I. che giunse in semifinale alle qualificazioni per l'America's Cup nel 1982. Un'espansione dell'attività ed un ritorno alla tecnologie aeronautiche del passato per costruzioni navali d'avanguardia, produssero un dissesto finanziario che condusse il cantiere alla chiusura forzata nel 1992, per riprendere poi l'attività nel 2003 in vari settori, fra i quali l'orologeria, e tornare al settore navale ad alta tecnologia nel 2008.*

3 *Nucci Novi era nata a Genova nel 1941. Amante del mare e della vela aveva partecipato a numerose regate d'altura, insieme al marito, in tutto il Mediterraneo su varie imbarcazioni e, negli ultimi anni, con il loro "Chaplin", scafo in legno, costruito da Sangermani su progetto di Carlo Sciarrelli, che poco più di un mese prima che morisse, era stato donato alla Marina Militare. Nella FIV era stata responsabile del Settore Vela Femminile dal 1985 al '92, e quindi delegato dell'International Yacht Racing Union (precedente nome dell'ISAF) dello stesso settore. Responsabile del Women's Committee nel quadriennio 1993-96, eletta alla vicepresidenza dell'ISAF e confermata per tre mandati, si impegnava soprattutto a favore della vela femminile. Nel 2004 Medaglia d'Oro dell'ISAF per l'opera svolta in favore della diffusione dello sport velico e insignita per l'Europa, dal Comitato Olimpico Internazionale, con il Women & Sport Trophy del CIO. E' stata anche consigliere della Fondazione Carige, e presidente del consiglio regionale della Federazione italiana sport disabili. Una delle sue ultima apparizioni era stata nel novembre a Cascais per la conferenza annuale dell'ISAF. Fu l'ultima volta che ci incontrammo. Anche in quella occasione aveva dato prova di grande vitalità, promuovendo l'iniziativa sulla parità del numero di classi olimpiche maschili e femminili. Per il mondo della vela, e per tutti coloro che l'hanno conosciuta, resterà la grande Signora dello yachting, per i suoi modi di fare, per la sua passione per il mare e per i giovani, per le sue idee e la sua volontà di impegno pubblico, al servizio del quale ha messo cultura, capacità e generosità non comuni (Sintesi della biografia a cura dello YCI).*

4 *Le quattro manifestazioni del genere, nei porti di partenza ed arrivo delle regate alle quali avevo partecipato, erano state: la Torbay – Lisbona nel 1956, come membro d'equipaggio di Artica II, la Cannes – Ischia nel 1960, come capo guardia, sempre su Artica II, la Coruña – Portsmouth nel 1974, come Comandante della Stella Polare e la "Sail Amsterdam 1980" (senza partecipare alla regata), come Comandante dell'Amerigo Vespucci.*

5 *Contemporaneamente alla partenza da Genova il 19 aprile, un numero minore di navi ed imbarcazioni sarebbe partita da Lisbona per riunirsi a Cadice con la flotta partita da Genova. Insieme, avrebbero proseguito per le Canarie, Puerto Rico, New York, Boston e poi di nuovo attraverso l'Atlantico per concludere le manifestazioni per il 500° anniversario a Liverpool il 12 agosto.*

Colombiadi - Allegato 1
Immagini della sfilata degli equipaggi

Le fotografie di questa pagina e della seguente sono tutte opera di mia sorella Annamaria.

Colombiadi - Allegato I1
Le navi, all'ormeggio e in mare.

La galleria dei personaggi famosi della vela ai quali Franco Belloni ha dedicato la sua attenzione pubblicando i loro profili, personali ed agonistici, sono un patrimonio per la storia dello sport del vento. Il Cavaliere del Lavoro Giovanni Novi, imprenditore genovese nel settore marrittimo, è stato insieme alla moglie Nucci, un grande appassionato velista, presidente dello Yacht Club Italiano e uno dei fondatori della Sail Training Association Italia (STAI). La donazione alla Marina Militare della barca di famiglia "Chaplin" nel 2008 è un atto emblematico di generosità e di amore per la vela. ("Arte Navale" Ott/Nov. 2007)

GIOVANNI NOVI, IL VELISTA ECCLETTICO

di ***Franco Belloni***

Giovanni Novi è una persona che ti sembra di conoscere da sempre. Sarà perché tutte le volte che lo si incontra, e il posto non ha importanza perché può essere a Genova al Porticciolo Duca degli Abruzzi o al Salone Nautico, il suo sorriso e la sua cordialità ti fanno pensare che è come se tu lo avessi lasciato il giorno prima e non, invece, anche qualche anno fa. C'è stata, ovviamente, una prima volta: era certamente negli anni Cinquanta, quando, all'inizio della sua attività velica, gareggiava con gli Snipe. Sarà stato all'Unione Sportiva Quarto a Priaruggia, allora un po' il "covo" degli snipisti, o alla Coppa Andrea Alberti a Santa Margherita Ligure, a quel tempo la regata d'apertura della classe. Dagli Snipe Giovanni Novi è passato alle classi maggiori, ma gli studi universitari interrompono o, quantomeno, diminuiscono la sua attività sportiva. Dapprima, la laurea in economia e commercio e, successivamente, il lavoro affrontato con entusiasmo e successo nel campo marittimo sono i suoi impegni.

Giovanni Novi e la moglie Nucci.

Per la sua attività imprenditoriale, il 2 giugno 1995, è addirittura nominato Cavaliere del lavoro. Ma la passione per la vela resta. Infatti, all'inizio degli anni Settanta si iscrive allo Yacht Club Italiano, non pensando certamente che nel 1987 ne diventerà presidente. È il preludio a una nuova attività velica con una barca d'altura. Se la fa progettare da Carlo Sciarrelli, e la scelta del progettista è già di se stessa l'indicazione del tipo di barca che Giovanni e la moglie Nucci, anche lei una grande appassionata, vogliono: uno yacht di classe concepito per crociere e regate. Infatti, i coniugi Novi alternano alle competizioni lunghe crociere estive con tutti i comfort che una barca può offrire. La loro è lunga oltre 16 metri ed è resa molto accogliente dagli interni, che rivelano una certa cura e il gusto degli armatori. La barca, uno sloop battezzato *Chaplin*, affettuoso omaggio alla moglie detta appunto Chaplin, è varata nel 1974. Da allora ha partecipato a molte Giraglia piazzandosi sempre tra i primi della sua Classe. Significativa la Giraglia del 1988. Scrive Nucci Novi: "Abbiamo vinto, il *Chaplin*, malgrado l'età e lo stato non proprio ottimale delle sue vele, è riuscito ad arrivare primo (in corretto) a Sanremo fra i classe A". Un grande impegno per Giovanni Novi, da presidente dello Yacht Club Italiano, è l'organizzazione, nell'aprile 1992, della partenza della tappa Genova-Cadice della Grande Regata Cristoforo Colombo '92 - Quinto Centenario. Sono radunate a Genova 82 imbarcazioni, di cui 13 navi militari e 6 maxi di 23 nazioni. Uno spettacolo indimenticabile dove le Tall Ships suscitano l'entusiasmo delle migliaia di persone che il giorno di Pasqua assistono alla partenza. Quattro anni dopo gli stessi organizzatori sono coinvolti nella partenza della tappa Genova- Palma di Maiorca della Cutty Sark Tall Ships' Race in the Mediterranean promossa dalla International Sail Training Association (ISTA) di cui l'Italia fa parte. Tra gli scopi della ISTA c'è anche quello di "avvicinare al mare" i giovani dando loro la possibilità di imbarchi su unità di privati o militari a vela. Giovanni Novi "sposa" con entusiasmo queste finalità e il 16 luglio 1996 a bordo dell' *Amerigo Vespucci* fonda con la Marina Militare la Sail Trainig Association Italia (STAI) di cui Novi è presidente fino al 2003. Sarà ancora Genova ad organizzare la Tall Ships 2000, la prima regata del terzo millennio. Tra i diversi incontri informali avuti in questo periodo, ricordo una sera con i coniugi Novi nella loro bella villa sulla collina di Sant'Ilario dove ebbi modo di vedere i loro "ship portrait", in prevalenza di imbarcazioni da diporto, una raccolta di quadri di artisti inglesi e italiani fatta con passione, come tutte le cose legate al mare. Fra i quadri è interessante uno di Peter Monamy (1681- 1749), The Cork Water Club putting to sea del 1720, di cui Novi ha l'originale, mentre il Museo di Cork ne possiede una copia. La vita di Giovanni Novi è indiscutibilmente legata

al mare sia come passione che come professione, è diportista e dirigente. E sotto quest'ultimo aspetto che lo abbiamo rivisto lo scorso anno, quando il 16 settembre è stata inaugurata la Nuova Marina della Fiera di Genova. Un'opera realizzata in soli diciotto mesi dall'Autorità Portuale di Genova, di cui Giovanni Novi è presidente dal 1° febbraio 2004. Un'opera importante per la Fiera di Genova come ha rilevato il presidente dottor Paolo Lombardi nel suo discorso nel quale ha rivolto ''il ringraziamento più sentito all'Autorità Portuale di Genova, al presidente Giovanni Novi e a tutto il suo staff per la realizzazione di questa infrastruttura straordinaria". Rincontreremo Giovanni Novi al prossimo Salone Nautico di Genova dove ci saluterà con un sorriso non di circostanza ma di amicizia.

Lo yacht "Chaplin" di proprietà della famiglia Novi che lo ha donato nel 2008 alla Marina Militare.

Oggi "Chaplin" appartiene allo Sport Velico della Marina Militare e partecipa ai principali raduni internazionali dedicati alle barche d'epoca.

Progettato da Carlo Sciarrelli è stato costruito e varato dal Cantiere Sangermani di Lavagna nel 1974.

Le sue caratteristiche sono:
- ***Lunghezza F.T. 16,75 m***
- ***Lunghezza al galleg. 14,50 m***
- ***Larghezza 4,20 m***
- ***Pescaggio 2,40 m***
- ***Dislocamento 15 tons***
- ***Superfice velicica 116 mq***

LE DONNE FAMOSE DELLA VELA

Questa volta Giorgia Gessner traccia il profilo e la storia sportiva del terzo personaggio femminile della vela d'altura italiana: Serena Zaffagni e i suoi "Mabelle".
Il capitolo delle donne armatrici di barche italiane nelle regate d'Altura è un'esclusiva tutta nostrana che non ha riscontro, per quanto ci è dato sapere, nella storia della vela mondiale. Di questo e dei risultati conseguiti da Serena Zaffagni, da Marina Spaccarelli Bulgari e da Mary Pera la nostra vela deve essere fiera. Il "Notiziario" è orgoglioso di averle ricordate alle nuove generazioni che diversamente non le avrebbero mai conosciute. Grazie ancora a Giorgia Gessner.
(da Vela e Motore novembre 1969)

IL MABELLE E LA SUA ARMATRICE

Ecco la storia della ormai leggendaria imbarcazione e della sua armatrice, Serena Zaffagni, dirigente d'azienda milanese, figlia di un bravissimo, appassionato yachtman. Come è nato il Mabelle, i progettisti, il cantiere, le caratteristiche della barca, gli equipaggi, le gare.

di ***GIORGIA GESSNER***

"Da ragazzino scappò tre volte di casa per imbarcarsi come clandestino su una nave mercantile e così fece il giro del mondo come mozzo; la quarta volta invece fu scoperto senza biglietto nella toilette di un treno diretto a Napoli, dove andava per imbarcarsi ancora, e fu rispedito a casa: ecco, questo per spiegarle quanto fosse forte la passione di mio padre per il mare".

Sto intervistando Serena Zaffagni (foto), la donna del giorno nel mondo della vela d'altura. Sono nella sua bella casa di Milano, sprofondata in un divano di velluto verde; la parete di fronte a me è interamente ricoperta di coppe luccicanti: i trofei vinti dal vecchio *Mabelle* sono affiancati a quelli vinti dal nuovo *Mabelle*; sui primi è inciso il nome di Vittorio Zaffagni, inguaribile appassionato del mare di cui la mia interlocutrice non smette di parlare. Nei secondi il nome di Serena, che dalla morte del padre ha voluto rendere durevole, in una ideale continuità, la tradizione velica iniziata dal genitore.

Domando alla signorina Zaffagni di parlarmi di se, della sua barca strepitosa, delle sue strepitose vittorie. Lei continua a raccontarmi del padre, radiotelegrafista in Marina durante la guerra, poi pescatore con un suo gozzo ligure ed infine velista, prima sul III classe *Jalea* poi sul *Mabelle*, un I classe RORC di Sparkman & Stephens, gemello del famoso *Anitra*, costruito da Sangermani per Lippo Riva.

Mabelle - stiamo sempre parlando del primo - ebbe una sua notevole parte di gloria nelle regate d'altura dal 62 al 68. Era la principale e la più accesa passione di Vittorio Zaffagni, commerciante suo malgrado, marinaio per vocazione. La figlia ogni tanto lo seguiva, ma con quella certa indifferenza che tutti i figli, forse un po' per polemica, ostentano nei riguardi delle «manie» dei padri. Anche lei amava il mare ma così, come lo amano un po' tutti: il sole, il vento, le vele, qualche regata, qualche crociera.

Poi Vittorio Zaffagni muore lasciando in eredità non solo questa sua amante di legno - *Mabelle*, ovverosia mia

bella - ma anche una responsabilità morale che ha dato vita a quello che oggi, nel mondo della vela, chiamano il « fenomeno Zaffagni ».
Questa giovane donna, volitiva ma anche, se mi è concesso dirlo, timida; questa competente dirigente d'azienda che ha la responsabilità di un intero settore di un grosso gruppo pubblicitario, è diventata una sfegatata regatante, una delle nostre glorie della vela d'altura in campo nazionale ed internazionale.
"Come è avvenuta la trasformazione?" le domando. "Difficile spiegarlo, tutto è avvenuto quasi senza che me ne accorgessi; un bel giorno mi sono detta: voglio una nuova barca che si chiami ancora *Mabelle* (foto), una barca che vinca. Ho regatato per un anno con l'altra, ma ormai era sorpassata dai più moderni scafi

di recente costruzione e mio padre aveva già in animo di sostituirla. Mi sono rivolta a quelli che consideravo, e tutt'ora considero, i migliori progettisti del campo, cioè Sparkman & Stephens di New York. Ottenuto da loro il disegno, mi sono rivolta a quello che reputavo, e reputo, uno fra i nostri migliori cantieri del settore, cioè Sangermani; ed ecco che è venuto fuori quello che lei chiama il "favoloso *Mabelle*". Poi sono incominciate le regate, le vittorie. Non c'è altro".
"Quale è la sua parte di merito in questo succedersi di vittorie?". La risposta basta da sola a dare un'idea di questa figura femminile, così insolita nel campo dello sport dove la modestia non è proprio la virtù più perseguita. "Nessuna, i meriti sono tutti della barca e dei vari equipaggi che l'hanno guidata in regata. Io in navigazione ho una parte di secondo piano: mi occupo delle drizze, delle scotte; faccio i miei bravi turni di guardia, e soprattutto metto continuamente ordine in coperta e sottocoperta, ma al timone non sto mai; non voglio compromettere con la mia inesperienza il risultato della gara". Quest'ultima frase è testuale e non ha bisogno di commenti.
E' difficile, quasi impossibile, riuscire a far parlare di se Serena Zaffagni. Alle

mie numerose domande risponde con una cortese serie di monosillabi. “Qual’è il suo hobby preferito?”. “Il bridge, quando ho tempo, cioè quasi mai”.
“E’ vero, come hanno detto, che si dedica soprattutto alla lettura di libri di cucina?”. Un sorriso. “No, non è vero. Leggo invece le riviste nautiche - tutte - ma ben poco d’altro, non ho tempo nemmeno per questo”.
“Cosa la diverte di più, a parte la vela naturalmente?”. “Forse studiare la gente, cercare di capirla”.
Passando dalle domande personali a quelle sulla vela, la conversazione diventa animata.
“I RORC - dice la signorina Zaffagni - anche se in fondo rappresentano un piccolo settore del mondo velico, una parte di poco rilievo per numero di scafi e di uomini che vi si dedicano, rispetto al grande mondo dei regatanti di barche a formula, sono però quelli che costituiscono il maggior incentivo promozionale e pubblicitario di questo sport che di pubblicità ha ancora molto, ma molto bisogno. I RORC sono belle barche da vedere anche per chi non se ne intende di barche, e i nomi di coloro che le possiedono e vi navigano sono spesso nomi di gente nota, su cui si puntano gli occhi di tutti. Se ne stanno accorgendo anche i quotidiani che incominciano a dedicare servizi sempre più ampi alle regate d’altura, pare però che non se ne siano accorti coloro che sono responsabili dello sviluppo della nautica in Italia.
I proprietari dei RORC sono ricchi, dicono, non hanno bisogno di sovvenzioni o di facilitazioni. Può essere vero per il primo caso - e del resto nessuno si sogna di pretendere sussidi -; non lo è per il secondo. Mi spiego meglio - continua la mia interlocutrice - il problema principale è oggi la difficoltà di trovare equipaggi per le regate. Tutti i dilettanti della vela d’altura sono persone che lavorano, molti hanno responsabilità e impegni che rendono loro difficile una continuità di partecipazione e spesso anche la necessaria programmazione. Inoltre molti membri degli equipaggi RORC regatano abitualmente su barche a formula, di cui sono proprietari, e spesso le date delle regate coincidono. Occorrerebbe quindi addestrare dei giovani, per costituire un gruppo di equipaggi sempre disponibili.
Questo sarebbe compito della Federazione, del CONI e dei vari club, e non basta che per ogni giovane tesserato, imbarcato nelle prove del campionato, venga concesso un punto di coefficiente in più. Sarebbe opportuno predisporre un addestramento sistematico; bisognerebbe dare ai giovani la possibilità economica di entrare nel mondo dei RORC. L’agonismo di triangolo è una gran bella cosa ma, si sa, è riservato a persone con doti particolari. Molti che non sanno, o non possono vincere, si deprimono e abbandonano questo sport. Per la vela d’altura è tutt’altra cosa: un giovane che partecipa ad una regata d’altura, anche se non vince, anche se non gli sono certo risparmiate fatiche e sacrifici, si diverte lo stesso, perché impara a navigare, perché gusta il piacere di navigare. E poi il resto verrà da sé: il mare, quando è entrato nel sangue, è in male da cui non si guarisce più.”
Un’ultima domanda: “Perché il *Mabelle* vince ancora?”. È la domanda chiave, è quella, in fondo, per cui sono qui, su questo divano verde, di fronte ad un armadio pieno di coppe, accanto ad una signorina che frigge perché deve andare al lavoro ed io le faccio perdere tempo. “I motivi - mi risponde - vanno cercati sotto vari elementi in uguale misura fondamentali. Varrebbe la pena di esaminarli uno per uno”.
“Sparkman & Stephens è forse la ditta di progettisti di yacht più prestigiosa al mondo; il team dei due fratelli Olin e Rod, il primo progettista puro, meticoloso fino alla pignoleria, ammirabile skipper e timoniere; il secondo attrezzatore ed esperto nella messa a punto, hanno creato tra le tante imbarcazioni d’altura, alcuni famosi 12 m S.I. della Coppa d’America, Il loro *Constellation* è stato il compendio del massimo scibile in fatto di barche a vela. Essi provano tutti i loro scafi alla vasca. I loro disegni sono caratterizzati da linee molto piene, con un V pronunciato a proravia del timone, in modo da allungare artificialmente la lunghezza al galleggiamento della barca quando è sbandata.
“La scelta degli Stephens - avevo avuto occasione di conoscere Rod nel ’64 - non è stata causale. Mi sono rivolta a loro senza un attimo di incertezza e gli ho dato carta bianca. Il risultato è stato eccellente. Tra le eccellenti barche che escono dal loro studio di New Yorch, il *Mabelle* è un autentico outsider”. Il secondo punto fondamentale - continua la signorina Zaffagni - è stata la scelta del cantiere. Ho chiesto diversi preventivi anche all’estero ed alla fine ho deciso per Sangermani, per molte ragioni, non ultimo il fatto che era il costruttore del vecchio *Mabelle*”.
Sangermani, come sanno tutti gli appassionati di barche d’altura, è un vecchio cantiere che ha costruito molte delle più belle barche italiane. Sono usciti dai suoi capannoni di Chiavari il *Gitana*, il più grande I classe di

Europa, la *Stella Polare* della Marina Militare, il *Susanna II* di Brainovich, lo *Xingù*, il *Tortuga*, il *Sumbra*. Ma fermiamoci qui perché la lista sarebbe davvero troppo lunga. Anche in questo caso si tratta di due fratelli, Piero e Cesare; l'uno è il tecnico della costruzione, l'altro l'animatore, l'amministratore, il regatante.

Il loro cantiere nacque nel 1936 e, dopo un breve inizio dedicato a barche più piccole, 5,50, Stelle, Dragoni, si è specializzato in velieri e motorsailer di dimensioni superiori, cioè contenute tra i 9 e i 30 metri. Ha lavorato molto su progetti di Stephens e di altri architetti sia stranieri sia italiani - un esempio è il *Dany Susy* di Anselmi Boretti - ed anche su progetti propri. Degli scafi costruiti da questo cantiere quasi tutti hanno avuto successo in campo agonistico, e tutti sono stati unanimemente ammirati per la perfezione e l'accuratezza della costruzione.

Ho voluto intervistare Piero Sangermani perché mi parlasse del *Mabelle* dal punto di vista costruttivo e sono andata a Lavagna. Era in tuta da lavoro, con il metro in mano che, operaio tra gli operai, lavorava nel suo capannone in riva al mare. "Appena ho visto il progetto di Stephens, - mi dice - e sì che ne ho avuti tanti fra le mani, ho capito che si trattava di una barca nata vincente. L'abbiamo costruita senza trascurare nessun particolare, seguendo alla lettera i piani e le istruzioni del progettista. Qualche modifica di lieve entità è stata apportata alle sole sistemazioni interne, secondo i desideri della proprietaria. Sparkman & Stephens non si oppongono a qualche piccola variazione di ordine funzionale, purchè vengano rispettati i pesi e i carichi".

Il *Mabelle* è stato disegnato ancora sotto l'influsso della formula RORC, che come è noto scomparirà nel 1970, ma non sappiamo fino a che punto il progettista - che fa parte della commissione di studio per la creazione della nuova formula universale, ovvero IRC (International Racing Rule), che fonderà i criteri RORC e del CCA - abbia tenuto conto dei nuovi orientamenti, anche perché nessuno sa ancora con precisione di quali orientamenti si tratti.

Il *Mabelle* comunque si avvale di sezioni abbondanti nelle strutture dello scafo per sfruttare i compensi sui materiali. Lo spessore del fasciame, di 40 millimetri, è cioè surdimensionato, il che, con la nuova Universal Rule, non dovrebbe pagare di più, cioè non dovrebbe essere svantaggiato.

Tutti felici per la vittoria: i coniugi Straulino, Marina Spaccarelli e a destra Roberto Frassetto.

La scelta degli accessori, delle ferramenta, delle attrezzature in genere - quanto di meglio in fatto di qualità offra il mercato - rivela una accurata cernita che mira ad ottenere il massimo dei risultati attraverso ogni dettaglio.

È necessario a questo punto presentare il *Mabelle*, una barca di concezione nuova e di bellissima linea: ovvero il risultato di questa cooperazione ad alto livello. Ci limiteremo a sottolineare alcune dei tratti essenziali e completeremo la descrizione con una serie di fotografie atte ad illustrare quelle che sono le sue più interessanti caratteristiche.

Il *Mabelle* è un RORC di II classe - 28,13 piedi di rating - lungo 13,93 metri fuori tutto, largo 3,9 metri, che misura 10,65 metri al galleggiamento ed ha un'immerione di metri 2,30. Il dislocamento è di circa 11 tonnellate, la zavorra è di 5.670 chilogrammi.

Il lettore esperto potrà notare dai dati sopra esposti l'alto rapporto fra linee d'acqua e fuori tutto, e la larghezza abbondante che fa "appoggiare" la barca sull'onda.

Le vele sono di Hood e di Salata; la strumentazione, tachimetro e anemometro, di Brooks & Gatehouse. Radiotelefono e radiogoniometro sono danesi, della

Sailor. Citiamo a caso, tra le particolarità maggiormente degne di nota, il doppio timone con trim incorporato, gli sralli e le sartie in tondino anziché in cavo; gli arridatoi e i verricelli australiani della Barlow e la sofisticata disposizione delle manovre correnti con i winches delle drizze montati in coperta. Bellissimo e assai leggero l'albero di legno costruito dallo stesso Sangermani. Il boma e il tangone sono di alluminio con attacchi inglesi di Lewmar.

Il *Mabelle* monta un motore Diesel Perkins 4/107 M da 43 HP e ha due serbatoi da 200 litri ciascuno, rispettivamente per la nafta e per l'acqua. All'interno le finiture sono di mogano. Il colore dello scafo è di un bel blu intenso. Come possiamo vedere risulta meglio dal piano delle sistemazioni interne, vi è a poppa la cabina dell'armatore - anzi, in questo caso, dell'armatrice - a due cuccette, con osteriggio. Un altro osteriggio centrale conduce alla sala nautica dove, a sinistra troviamo un ampio tavolo da carteggio sovrastato dai completissimi quadri delle strumentazioni e, sulla dritta, il gruppo cucina comprendente un fornello cardanico a due fuochi, la ghiacciaia e un lavello a pompa con due rubinetti, uno per l'acqua dolce l'altro per quella salata. Un primo locale-toilette si trova tra la cabina di poppa e la sala nautica; da questa si accede al quadrato a quattro cuccette. A prua c'è un altro locale-toilette (ma durante le regate il WC viene tolto per lasciare ulteriore spazio allo stivaggio delle vele) ed infine, all'estrema prua, si apre una cabina con due cuccette ribaltabili per i marinai, trasformabile in un'ampia cala-vele alla quale si accede sia dalla cabina centrale sia dalla coperta attraverso uno spazioso passo d'uomo.

Le classifiche delle regate a cui ha partecipato il *Mabelle* dal giorno del suo varo, cioè non più tardi di nove mesi fa, danno la misura delle sue eccezionali qualità meglio di qualsiasi altro commento.

"Come dicevo all'inizio - riprende la signorina Zaffagni - l'ideale per una barca d'altura sarebbe di avere sempre lo stesso, omogeneo, equipaggio da regata, cosa come ho spiegato quasi impossibile.

Uno dei fattori dei successi agonistici del *Mabelle* è da attribuire al fatto che al suo esordio ebbe come primo skipper lo stesso Rod Stephens Jr., il quale in una sola settimana di allenamenti impostò magistralmente attrezzatura ed equipaggio: il risultato furono le cinque regate di Genova conclusesi con cinque brillanti vittorie. E questo a due sole settimane dal varo.

Un altro fattore, uno dei più importanti, è senz'altro da ascrivere alla generosità, alla passione, alla competenza degli equipaggi che si sono avvicendati nelle varie regate. Cito in ordine alfabetico, scusandomi a priori delle eventuali dimenticanze: Tonino Calleri, Fabio Colonna, Beppe, Carlo e Gigi Croce, Alessandro Falco, Sergio Guazzetti, Chicco Isenburg, Massimo Minervini, Sergio Pitto, Nino Piuma, Vittorio Porta, Roderick Stephens, Gianni Scerni, Agostino Straulino.

La nostra intervista si conclude.

Manca un'ultima annotazione: Serena Zaffagni è la prima donna della storia ad avere doppiato l'isolotto del Fastnet; *Mabelle*, insieme a *Lavantades* e La *Meloria*, ha composto la prima squadra italiana della storia che abbia

---

Agostino Straulino

(1914/2004)

Il 14 ottobre 2017 ricorre il 103° anniversario della nascita di Agostino Straulino, il più grande timoniere italiano di tutti i tempi e figura leggendaria della Vela italiana.

Perché non vada perduta la memoria delle sue imprese e delle sue vittorie che tanto onore hanno dato alla nostra Nazione il NOTIZIARIO CSTN lo ricorda a quanti lo hanno conosciuto ad apprezzato e soprattutto alle nuove generazioni affinché possano imparare a conoscere il campione, l'uomo, l'eroe e il grande marinaio che è stato Agostino Straulino, per gli amici Tino.

Anche la quarta puntata della storia delle compagnie oceaniche italiane è ricca di notizie e dati su navi che passando frequentemente da una società all'altra, cambiando spesso nome per poi ritrovarlo sotto la bandiera di un nuovo armatore. Dalla lettura emerge anche un dato, ma non è una novità, di quanto ardimentosa e rischiosa fosse la navigazione a cavallo dei secoli XIX e XX e quale sacrificio di vite umane è stato necessario in nome del progresso. E questo, noi uomini del XXI secolo non dobbiamo dimenticarlo.

Italia Società di Navigazione a Vapore

La quarta compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana

di ***Giuseppe Peluso***

(quarto episodio)

Italia Società di Navigazione a Vapore è fondata a Genova il 6 maggio 1899 per effettuare un servizio passeggeri e merci tra Italia, Brasile, Uruguay e Argentina [1]. Anche se nominalmente italiana la Società è controllata dalla "Hamburg America Line" (Hapag) il cui amministratore delegato, Albert Ballin, gioca un ruolo importante nella sua formazione.

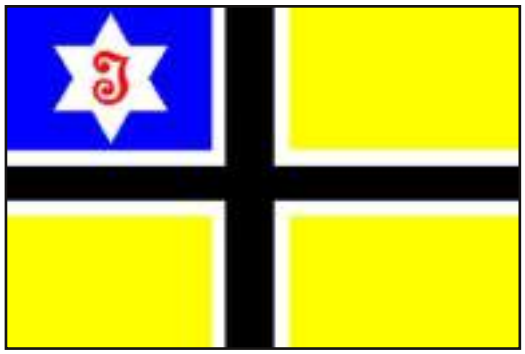


foto 1

Nel 1900/1901 entrano in servizio le prime due unità ordinate ai cantieri "Nicolò Odero & Co." di Sestri Ponente.

Il piroscafo *Toscana* [2], in servizio dal 1900 al 1917, di 4.113 tonn, lungo 110.7 mt, largo 13.25 mt. Ha un motore a triplice espansione, un solo fumaiolo, una sola elica ed una velocità di 12 nodi. Con 42 passeggeri in prima classe e 1.320 in terza parte per il viaggio inaugurale, Genova - Buenos Aires, il 4 novembre 1900. Nel 1917, è trasferito alla "Transoceanica" e il 5 febbraio 1918 affonda, fuori Porto Maurizio, per collisione con il francese S/S *Moliere* mentre, con carico di solo merci, è in viaggio tra Gibilterra e Genova.

Il piroscafo *Ravenna* [3], in servizio dal 1901 al 1917, di 4.101 tonn gemello del precedente, varato il 2 maggio 1901. Parte il 5 giugno 1901 per il suo primo viaggio da Genova verso il Sud America. Abbastanza sorprendentemente nel 1903 lascia la rotta sudamericana ed esegue tre viaggi tra Genova, Napoli e New York, noleggiato da "Hamburg America Line", e nel 1906 un viaggio tra Genova, Palermo e New York noleggiato, questa volta, dalla N.G.I. Il 4 aprile 1917, mentre è di ritorno da Buenos Aires diretto a Genova con un carico di passeggeri, lane, salse e cavalli, è colpito, nel Golfo di Genova a 2 miglia da Capo Mele, da un siluro lanciato dal sommergibile tedesco U-52. Il piroscafo affonda velocemente ma sono lanciate in acqua tutte le barche di salvataggio e solo 5 passeggeri e 1 membro dell'equipaggio perdono la vita perché molti pescatori corrono ad aiutare i sopravvissuti.

foto 2

Nel 1901 entrano in servizio due unità, tra loro gemelle, noleggiate dalla "Hamburg-Sud" in attesa della effettiva entrata in servizio della coppia *Toscana*/*Ravenna*. Il piroscafo *Antonina* [4], in servizio dal 1901 al 1904, di 4.010 tonn varato da "Blohm &

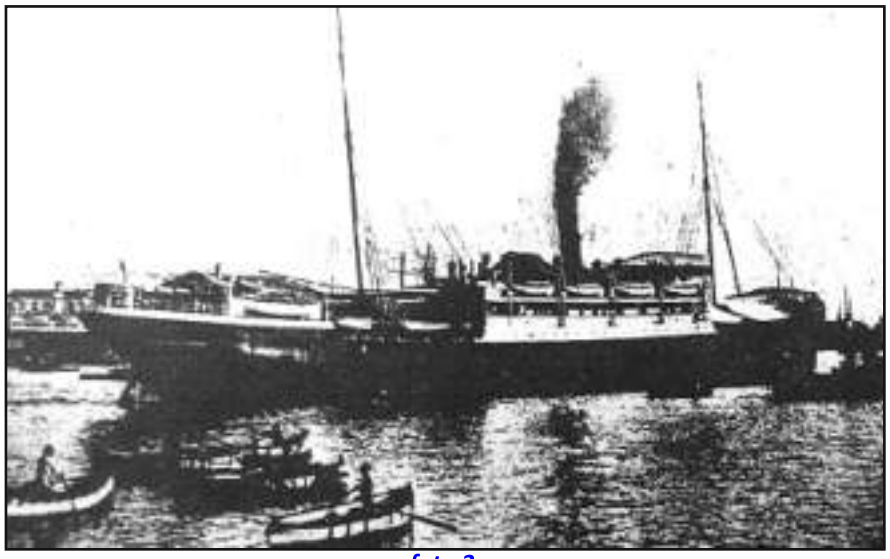


foto 3

Voss" di Amburgo il 18 giugno 1898 per la "Hamburg-Sud". Lungo 110.15 mt, largo 13.65 mt, un fumaiolo, una sola elica e 12 nodi di velocità. Compie il primo viaggio Amburgo - Brasile il 25 agosto 1898 con 28 passeggeri in prima classe e 704 in terza. Il 17 aprile 1901 compie il primo viaggio per la Italia Navigazione a Vapore tra Genova e il River Plate. Con lo stesso nome passa alla "Hapag" nel 1904 e dal 1905 inizia la navigazione tra Amburgo e Para. Il 30 aprile 1912 inizia il suo primo viaggio tra Amburgo e New York; rotta che percorre fino ad aprile 1914 quando lascia Amburgo per Boston. Nel 1914 è internato a Tampico, Messico, per tutta la durata della Grande Guerra e nel 1920 è rimorchiato ad Amburgo in pessime condizioni perché sabotato dal suo stesso equipaggio. Riparato e consegnato alla Gran Bretagna nel 1921 è poi venduto alla "Roland Line" di Brema e rinominato *Haimon*. Nel 1927 è ribattezzato *Ancona* e nel 1928 è acquistato dalla "Compañía de Comercio y Navegación" di Rio de Janeiro che lo rinomina *Pirangy*. E' definitivamente radiato nel 1960 e demolito nel 1961.

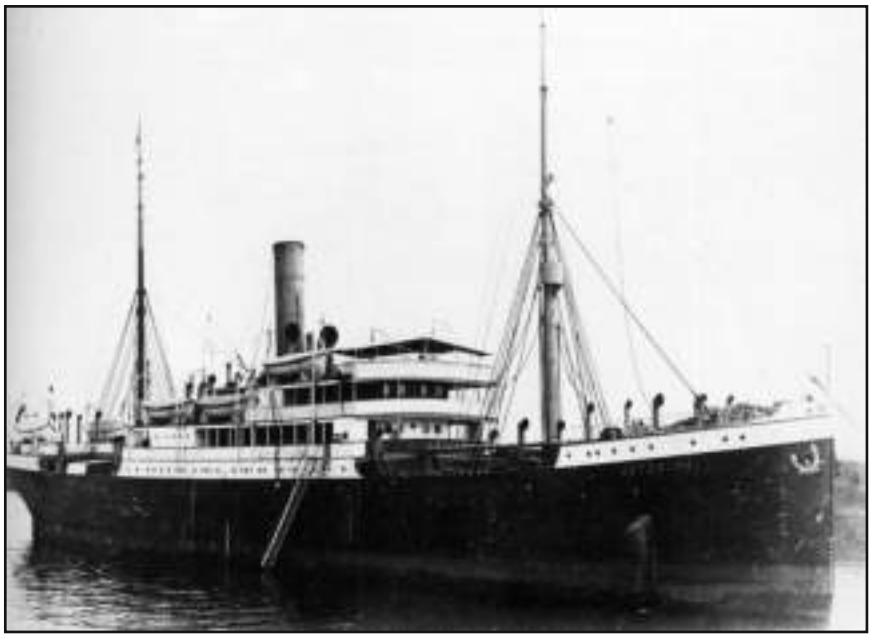


foto 4

Il piroscafo *La Plata*, in servizio dal 1901 al 1904, di 4.004 tonn, gemello dell'*Antonina*, costruito nel 1898 come *Pelotas* per la "Hamburg-Sud". Compie il primo, dei suoi pochi viaggi, il 27 marzo 1901. Con lo stesso nome passa alla "Hapag" nel 1904. Nel 1914 è smantellato ad Amburgo.

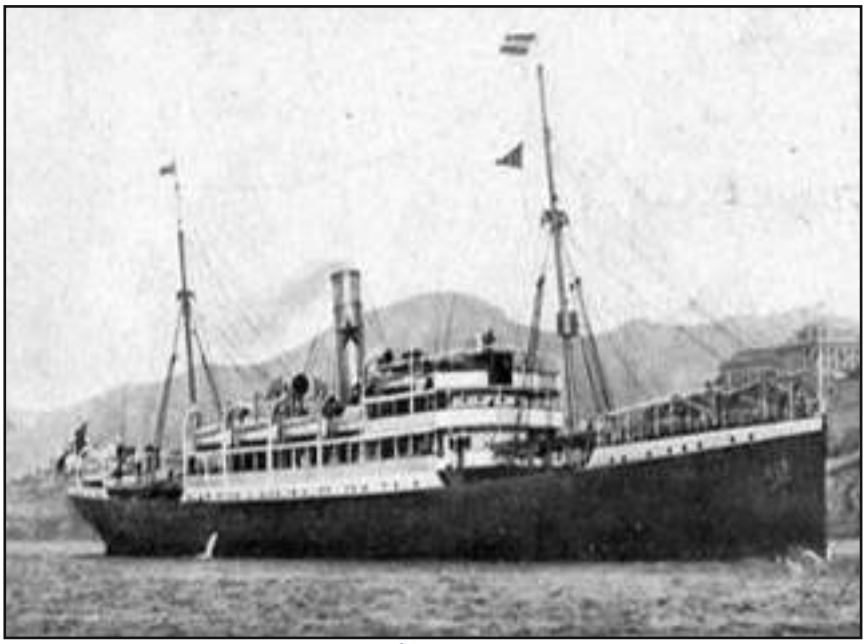


foto 5

Nel 1905 entra in servizio un'altra coppia di navi la cui costruzione è stata resa possibile dall'aumento di capitale di otto milioni di lire stabilito nel 1904.

Il piroscafo *Siena* [5], in servizio dal 1905 al 1913, di 4.553 tonn, lungo 116.1 mt, largo 14.2 mt, 2 motori a triplice espansione e 13 nodi di velocità. Completato nel maggio 1905 presso i cantieri "Nicolò Odero & Co." di Sestri

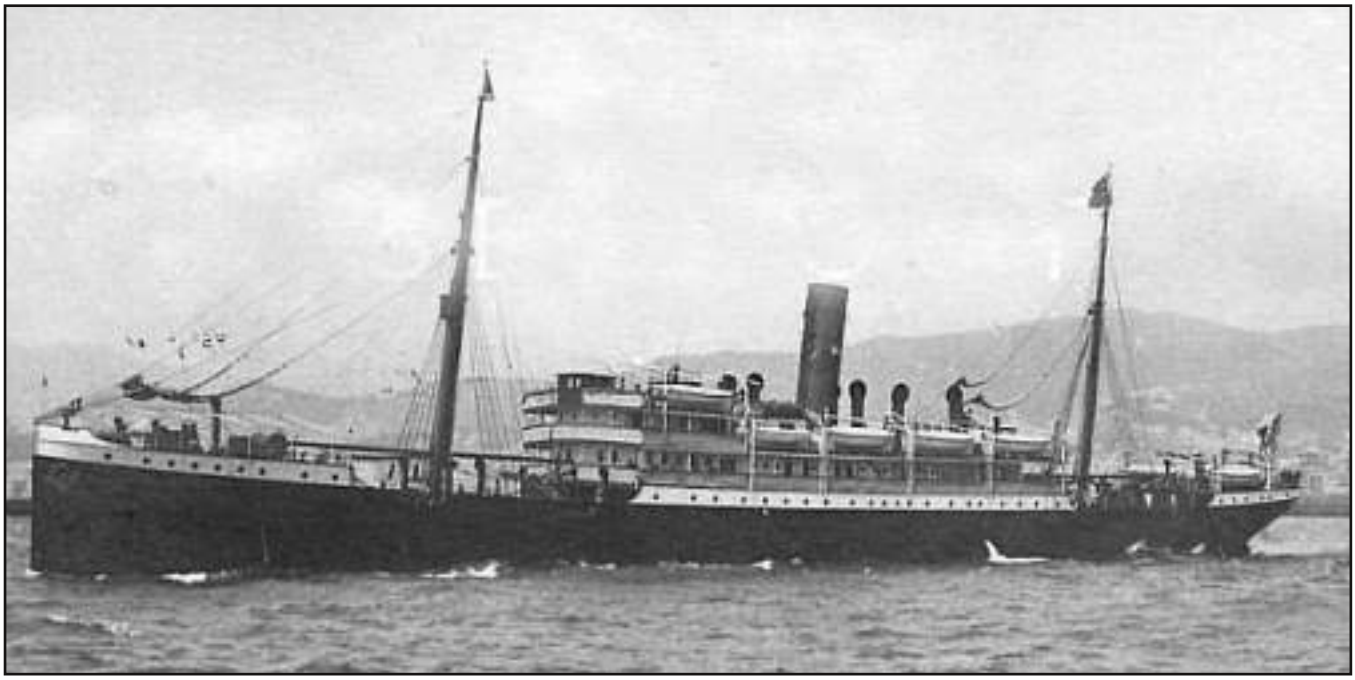


foto 6

foto 7

Ponente. Nel 1913 passa alla Veloce, con lo stesso nome. Il 4 agosto 1916 è cannoneggiato dal sommergibile tedesco U-35 e affonda nel golfo del Leone a 32 miglia da Marsiglia e 20 miglia dall'isola di Planier, durante il viaggio Colon - Genova, con la perdita di 46 vite umane.

Il piroscafo *Bologna* [6], in servizio dal 1905 al 1913, di 4.680 tonn completato nel giugno 1905 presso i cantieri "Harland & Wolff, Ltd" di Belfast. Lungo 115.9 mt, largo 14.3 mt, velocità 14 nodi. Può trasportare 75 passeggeri in prima classe e 1.290 in terza. Nel febbraio del 1909, mentre è in navigazione verso l'Argentina, scoppia a bordo una epidemia di morbillo che contagia duecento bambini ed una ventina di adulti. Si conteranno cinquanta decessi tra cui venti neonati e quindici bambini. Con lo stesso nome è trasferito, nel 1913, alla Veloce e nel 1924 alla N.G.I. Sarà demolito nel 1928.

Comunque l'attività svolta dalla "Italia Navigazione a Vapore non produce i risultati sperati dalla "Hapag" che nel contempo è però soddisfatta del servizio, aperto di recente, che svolge direttamente con la propria flotta tra il Mediterraneo e in Sud America. Fatto sta che nel 1906 decide di accettare un'offerta di N.G.I. per l'acquisto dell'intero portafoglio azionario.

L'ingresso in questo grande gruppo armatoriale

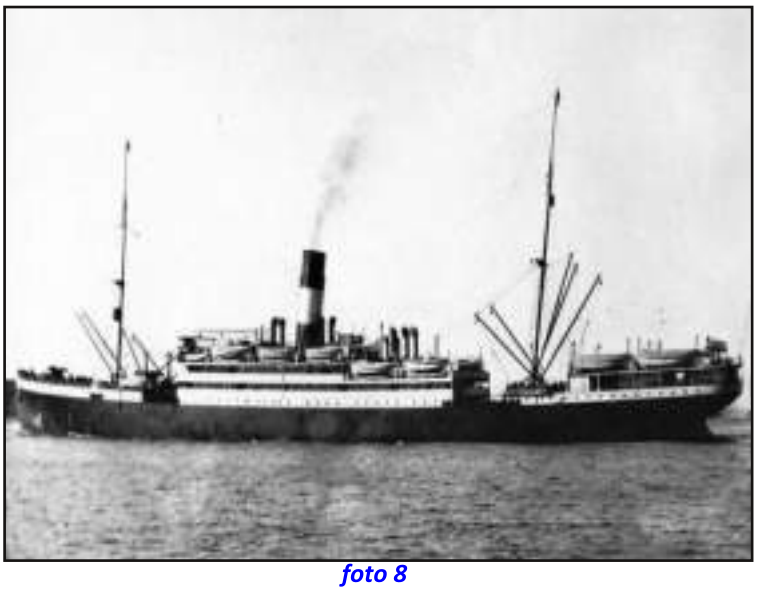


foto 8

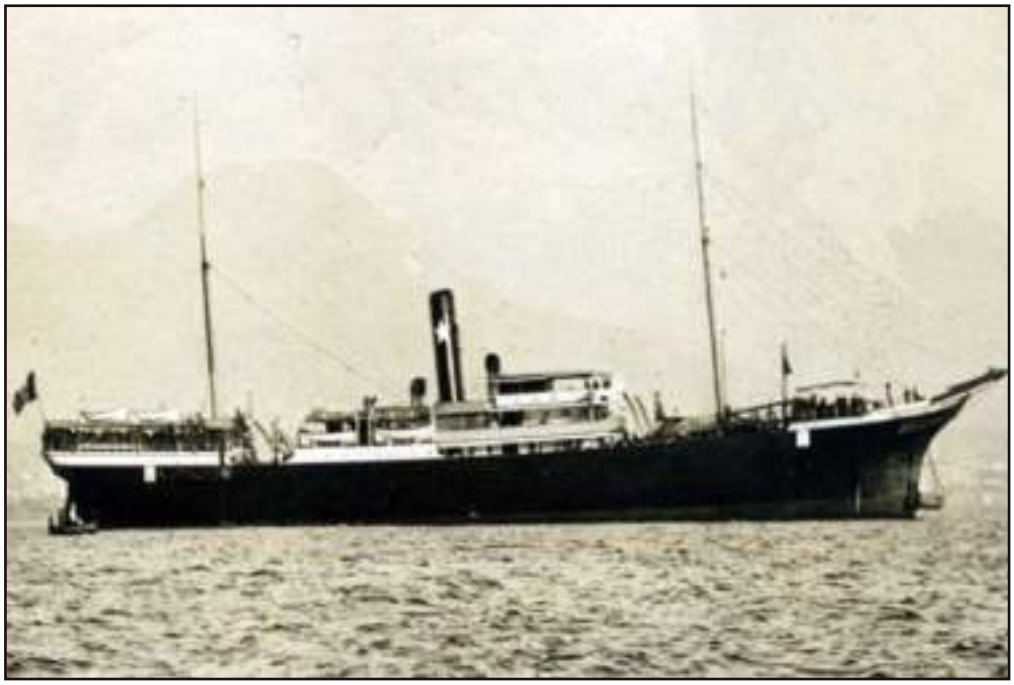


foto 9

italiano, e il nuovo forte capitale versato, consente la costruzione di tre nuove navi per collegare Genova a New York e Philadelphia.

Il piroscafo *Ancona* [7], in servizio dal 1908 al 1915, di 8.188 tonn. Varato nel dicembre 1907 presso i cantieri "Workman Clark & Co." di Belfast e completato nel febbraio del 1908 è lungo 147.0 mt, largo 17.8 mt, due motrici a triplice espansione che sviluppano 16 nodi. Ha alloggi per 60 passeggeri in prima classe e per 2.500 in terza. E' subito immesso nel servizio per il Nord America e nel 1910 è ristrutturato aggiungendo 120 posti per passeggeri di seconda classe. Il 6 novembre 1915, mentre è in rotta da Napoli a New York, è affondato a cannonate dal sommergibile tedesco U-38, che però batte bandiera austriaca, nei pressi Marettimo in Sardegna. Colpito a prora ed a poppa si sviluppa un forte incendio e affonda molto rapidamente senza poter mettere in mare alcuna lancia di salvataggio, con la perdita di 206 vite umane.

Il piroscafo *Taormina* [8], in servizio dal 1908 al 1912, di 8.282 tonn. Varato nel febbraio 1908 dai cantieri "D & W Henderson Ltd" di Glasgow e completato nel maggio dello stesso anno. Lungo 146.9 mt, largo 17.8 mt, due alberi, due fumaioli, due eliche, due motrici a triplice espansione che sviluppano 16 nodi. Trasporta 60 passeggeri in prima classe e 2.500 in terza sulla rotta Genova - Napoli - New York - Philadelphia, che percorre per la prima volta il 3 settembre 1908. Nel 1909 è modificato per 120 passeggeri di prima classe e nel 1910 è modificato di nuovo con 60 passeggeri in prima e 120 in seconda classe. Il 16 dicembre 1911 fa il suo ultimo viaggio sulla corsa New York - Philadelphia e passa alla "Soc. Nav. Lloyd Italiano" ormai anch'essa nell'orbita della N.G.I. E' da quest'ultima immesso sulla sua linea Genova - Napoli - New York e nel 1918 passa direttamente alla capogruppo che lo impiega sulla Genova- Marsiglia - New York fino all'otto agosto 1923. Nel 1927 riprende servizio per un solo viaggio ed è poi demolito a Savona nel luglio del 1929.

Il piroscafo *Verona* [9], in servizio dal 1908 al 1913, di 8.240 tonn. Varato il 31 marzo 1908 nei cantieri "Workman, Clark & Co, Ltd" di Belfast è lungo 147 mt, largo 17.77 mt, due motori a triplice espansione che sviluppano 15 nodi. Un fumaiolo, due alberi e accoglie 60 passeggeri in prima classe e 2500 in terza. Il 18 giugno 1908 parte per il viaggio inaugurale da Genova per Napoli - New York -

Navigazione Generale Italiana
Società Riunite FLORIO & RUBATTINO
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale L. 80.000.000 interamente versato

LA VELOCE
Navigazione Italiana a Vapore
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale emesso e versato L. 11.000.000

LLOYD ITALIANO
Società di Navigazione
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale emesso e versato L. 20.000.000

ITALIA
Società di Navigazione a Vapore
Anonima: Sede in GENOVA
Capitale L. 20.000.000 - Versato L. 12.000.000

Servizio combinato fra le Compagnie suddette

Partenze dal 16 Settembre al 15 Ottobre 1914

Linea SUD AMERICA EXPRESS

Società	Data partenza da Genova	VAPORE	SCALI	Durata del viaggio
N. G. I.	16 Settemb.	Regina Elena	Barcellona, Dakar, Santos, Buenos Ayres	17
N. G. I.	23 »	Duca degli Abruzzi	Barcellona, Rio Janeiro, Buenos Ayres	17
N. G. I.	30 »	Principe Umberto	Barcellona, Dakar, Montevideo, Buenos Ayres	17
Lloyd Italiano	7 Ottobre	Principessa Mafalda	Barcellona, Dakar, Rio Janeiro, Buenos Ayres	16
N. G. I.	14 »	Duca d'Aosta	Barcellona, Santos, Buenos Ayres	17

Linea Postale settimanale per BUENOS AYRES

Italia	* 1 Ottobre	Brasile	Genova, Dakar, Rio Janeiro, Santos, Buenos Ayres	21
La Veloce	6 »	Sorrento	Barcellona, La Palmas, Rio Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres	20

Linea celerissima settimanale per il NORD AMERICA

Lloyd Italiano	19 Settemb.	Taormina	Palermo, Napoli, New York	14
N. G. I.	30 »	Verona	Palermo, Napoli, New York, Filadelfia	15
La Veloce	7 Ottobre	Europa	Palermo, Napoli, New York	15
Lloyd Italiano	13 »	Caserta	Napoli, New York	13
Italia	*14 »	Nocera	Napoli, Palermo, New York, Filadelfia	13

Salvo variazioni

* da Napoli.

foto 10

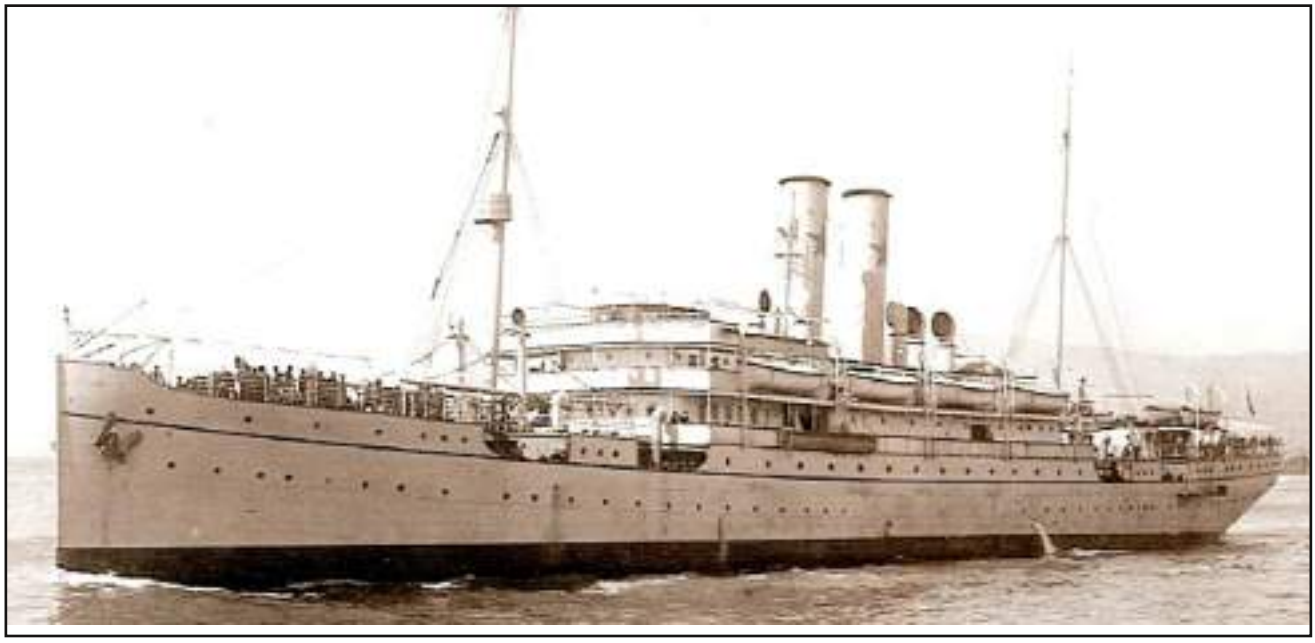


foto 11

Philadelphia. Nel 1909 e 1910 i posti sono modificati come per i precedenti similari e inizia il suo ultimo viaggio il 25 agosto 1911 per essere poi impiegato come trasporto militare nel corso della guerra italo - turca. Il 9 marzo 1913 inizia il suo primo viaggio, Genova - Napoli - Palermo - New York per la Navigazione Generale Italiana, in cambio del piroscafo *Sannio*, e termina con l'ultimo il 4 marzo 1917. L'11 maggio 1918 è silurato e affondato dal sottomarino tedesco UC.52 vicino Capo Peloro, quattro miglia da Reggio Calabria, mentre, in convoglio con il gemello *Taormina*, trasporta truppe da Messina a Tripoli. Affonda in 25 minuti e si lamenta la perdita di 880 vite umane tra equipaggio e soldati.

Nel 1908, anno di forte depressione, la N.G.I. non è in grado di pagare i dividendi ma già dal 1909 le cose migliorano e nel 1910, oltre alla sua imponente flotta arriva a controllare quelle di "La Veloce" di "Italia Vapore" e del "Lloyd Italiano" [10]. Dal 1913 ne coordina i servizi, sulle rotte sia dell'Atlantico del Nord che dell'Atlantico del Sud, e procede ad una più equa ridistribuzione del naviglio; pertanto la "Italia Navigazione a Vapore" entra in possesso dei seguenti transatlantici.

Piroscafo *Italia* [11], in servizio dal 1913 al 1917, di 5.020 tonn varato il 23 giugno 1905 dal cantiere "Nicolò Odero" di Genova La Foce per la Veloce. E' dotato di due alberi perché è stato originariamente progettato per avere una velatura con funzioni ausiliarie. La Veloce lo impiega inizialmente nel trasporto di passeggeri e merci sulle tratte per l'America settentrionale, trasferendolo successivamente su quelle per l'America centrale e meridionale. Nel 1912 passa alla N.G.I. che nel corso dello stesso anno, insieme ad altre importanti compagnie di navigazione italiane stipula un accordo con il governo del Brasile e con quello dello stato brasiliano di San Paolo per formare una linea diretta Genova - Santos trasportando emigranti. Le compagnie di navigazione avrebbero ricevuto più di 100.000 lire

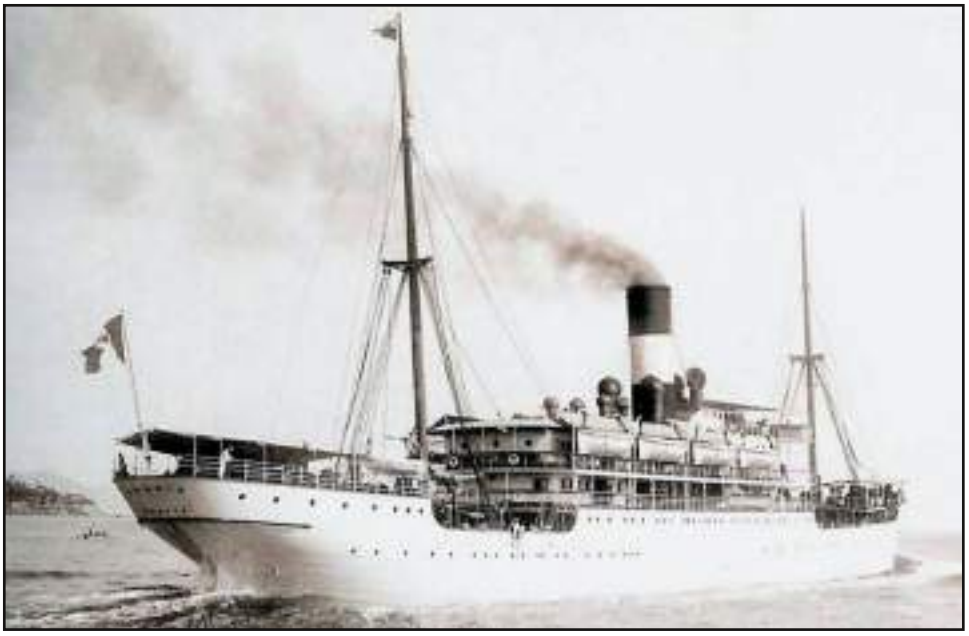


foto 12

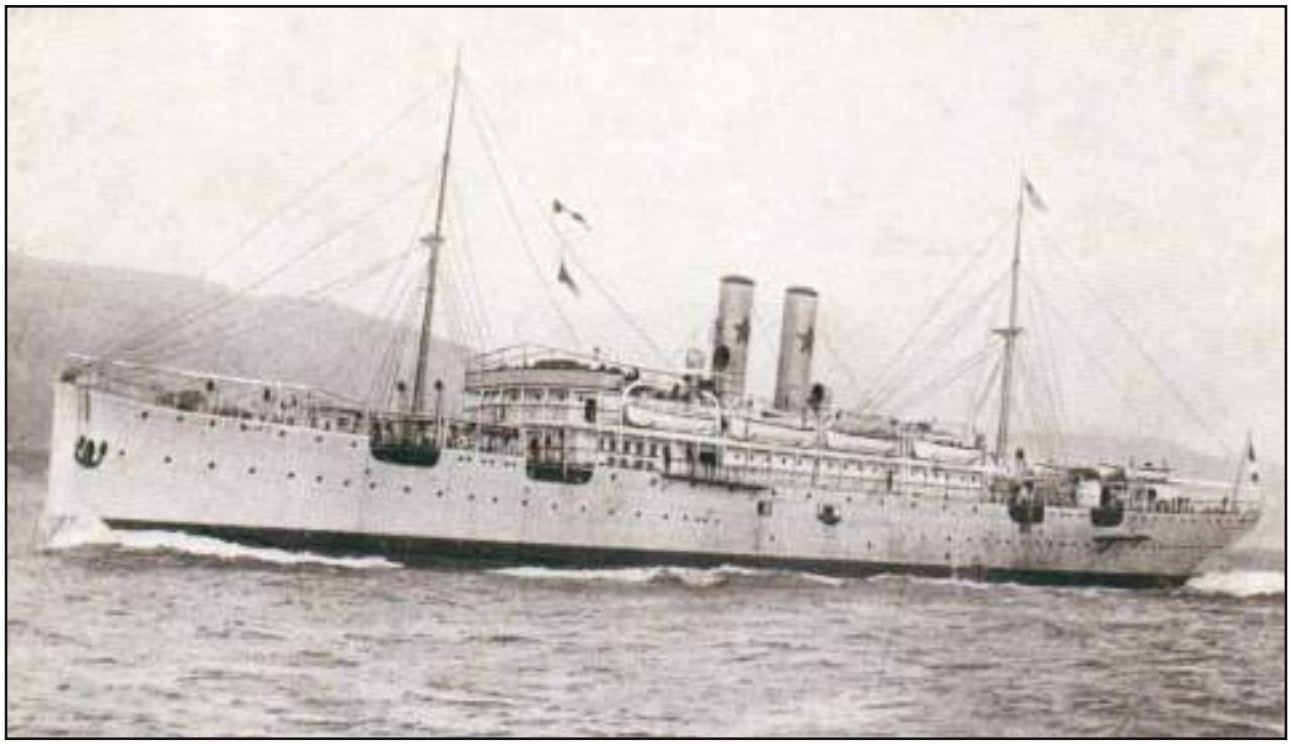


foto 13

per ogni viaggio e il piroscafo Italia è uno di quelli messi a disposizione per tale linea. La legge italiana, tuttavia, vieta di accordarsi con governi esteri per favorire l'emigrazione, nel particolare con lo stato federale di San Paulo dove sono impiegati nelle fazendas in condizioni di miseria e sfruttamento, pertanto il Commissariato per l'Emigrazione denuncia il patto con le autorità brasiliane e multa le compagnie di navigazione. Nel 1913 è trasferito alla "Italia Società di Navigazione a Vapore" e nel 1915 è requisito dalla Regia Marina dove presta servizio come nave ospedale con 620 posti letto. Nel 1919 ritorna al servizio civile in gestione alla "Transoceanica" (nella quale sono confluite tutte le unità della "Italia Navigazione a Vapore") e nel 1923 in gestione alla SITMAR che lo impiega sulle rotte mediterranee verso l'Africa Settentrionale. Nel 1932 è ceduto alla "Lloyd Triestino" per la quale compie anche numerosi viaggi in Mar Rosso per il trasporto dei pellegrini musulmani a La Mecca. Nel 1940 è di nuovo requisito dalla Regia Marina ed utilizzato come trasporto truppe fino al 10 settembre 1943 quando a Durazzo è catturato dalle forze tedesche e poi affondato sulla costa dell'Istria da attacco aereo il 6 luglio 1944. Sarà recuperato e demolito nel 1950.

Piroscafo *San Paulo* [12], in servizio dal 1913 al 1914, di 5.200 tonn, lungo 122.35 mt, largo 14.20 mt, due alberi, un fumaiolo, una elica e 12.5 nodi di velocità. E' varato l'otto agosto 1901 dal Cantiere "Fratelli Orlando" di Livorno come *Umbria* (con i gemelli *Liguria* e *Lombardia*) per la N.G.I. per la quale il 19 maggio 1902 fa il viaggio inaugurale sulla rotta Genova - New York. Nel 1912 è ceduto alla Compagnia La Veloce, in cambio della più grande nave *America*, che lo destina al trasporto

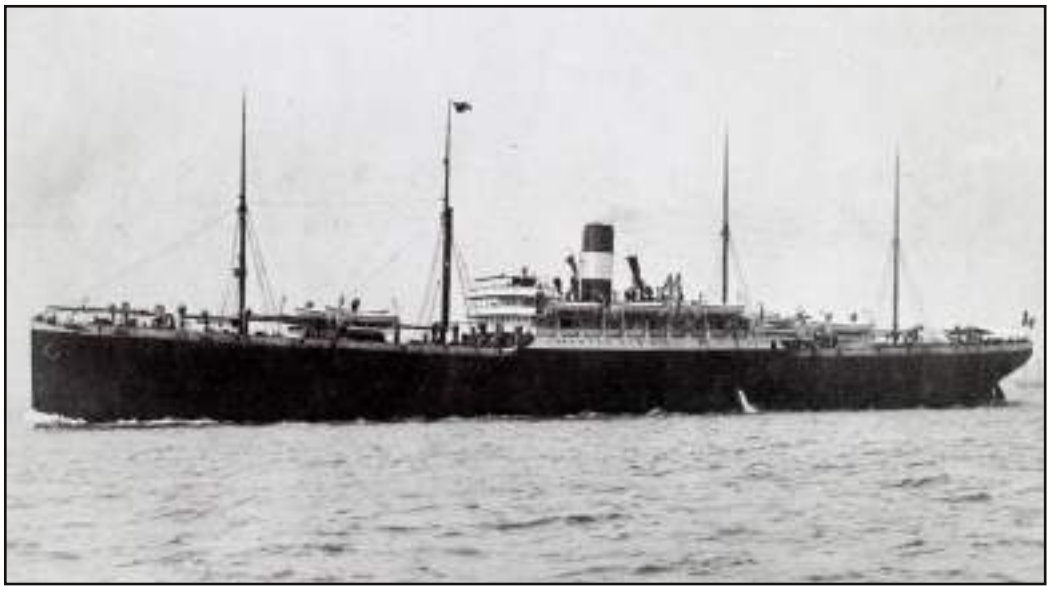


foto 14

misto merci e passeggeri sulla rotta sudamericana. Nel 1913 è trasferito a "Italia Navigazione a Vapore" che dal 1 gennaio 1913 lo battezza *San Paulo* adoperandolo sulla tratta Genova - Buenos Aires. Nel 1914 è ceduto alla "SITMAR" che gli ridà il nome originario di *Umbria*. Nel 1932 è radiato e nel 1933 è demolito.
Piroscafo *Brasile* [13], in servizio dal 1913 al 1917, di 4.985 tonn varato nel luglio 1905 dal cantiere "Fratelli Orlando" di Livorno come *Argentina* per la Veloce. Il 22 febbraio 1906 parte per il suo primo viaggio Genova - Napoli - Sud America. Nel 1913 è venduto alla "Società Italia di Navigazione a Vapore" che lo ribattezza *Brasile* per impiegarlo sempre sulla tratta sudamericana. Nel 1917 è ceduto alla "Compagnia Transoceanica" che nel 1921, durante l'esecuzione di importanti lavori di ammodernamento, lo cede alla N.G.I. Nel 1922 passa alla Sitmar che lo destina alle crociere in Mediterraneo.
Nel contempo la "Italia Navigazione a Vapore" si sbarazza dei piroscafi *Siena* e *Bologna* cedendoli alla Veloce che li impiega sulla sua linea per l'America Centrale; poco dopo anche il *San Paulo* è trasferito alla SITMAR ma nel 1913 acquisisce un famoso transatlantico già in servizio con la capogruppo N.G.I.
Il piroscafo *Napoli* [14], in servizio dal 1913 al 1917, di 9.203 tonn varato il 21 ottobre 1899 nei cantieri Palmers Co, Ltd. Di Jarrow-on-Tyne per conto della "British Shipowners Ltd." con il nome di *British Prince* per la quale fa il primo viaggio come nave da carico. Lungo 143,25 mt, largo 17,26 mt, quattro alberi, un fumaiolo, due eliche, velocità 13 nodi. Nel 1906 è acquistato dalla Navigazione Generale Italiana che lo battezza *Sannio* e lo riadatta a nave passeggeri, 70 di prima classe e 2.200 di terza; come fatto per il suo gemello, anch'esso acquistato, battezzato *Lazio*. Il 31 maggio 1906 compie il viaggio inaugurale sulla linea Genova - Napoli - Palermo – New York. L'ultimo viaggio lo inizia il 1° aprile 1911 e nel 1912 è impiegato per il trasporto delle truppe che occupano le Isole dell'Egeo durante la guerra italo turca. Nel gennaio 1913 è trasferito alla Italia Società di Navigazione a Vapore che lo ribattezza *Napoli*, in cambio del piroscafo *Verona*, e il 18 agosto parte per il primo viaggio sulla rotta Genova - Palermo - Napoli - Halifax - Boston. Nel 1917 è trasferito alla Transoceanica e il 4 luglio 1918, davanti alla costa ligure, entra in collisione con il vapore norvegese *Otto Sverdrup*; nel naufragio una persona vi perde la vita.
Nel 1913, data la forte concorrenza esercitata dalla "Sicula Americana" sul servizio sia del Nord Atlantico che del Sud Atlantico, l'Italia Navigazione a Vapore decide, nell'assemblea generale straordinaria del 28 giugno, di trasferire la sua sede da Genova a Napoli, lo stesso porto sede della "Sicula Americana".
Negli anni seguenti le cessioni e gli affondamenti, causa la guerra in corso, riducono a solo tre piroscafi la consistenza della flotta sociale della "Italia Navigazione a Vapore" che deve provvedere alle linee nord e sud atlantiche. La capogruppo "Navigazione Generale Italiana", anche in considerazione della possibile maggiore concorrenza che possa esercitare la "Sicula Americana" dopo la guerra, decide di acquisire la maggioranza azionaria di quest'ultima società e della società madre da cui dipende, la "Linea Peirce".
Poco dopo, in data 19 agosto 1917, fonda a Napoli la "Transoceanica Società Italiana di Navigazione" ed in questa fa confluire sia le appena acquisite flotte della "Fratelli Peirce" e della "Sicula Americana", che saranno oggetto del prossimo capitolo, che della sua controllata "Italia Società di Navigazione a Vapore", protagonista del presente articolo.

Bibliografia e crediti

Duncan Haws - Merchant Fleets Italia
Edmondo De Amicis - Sull'Oceano
http://www.marina-mercantile-italiana.net/
http://www.shipsnostalgia.com/
http://www.clydeships.co.uk/
http://www.histarmar.com.ar/
http://www.theshipslist.com/
http://www.wrecksite.eu/
http://www.cherini.eu/

Chi si diletta a navigare per diporto ed è passato qualche volta davanti alla costa livornese avrà scorto all'orizzonte il Faro e la Torre della Meloria, oggi baluardo di una delle Aree Marine Protette più peculiari del Mediterraneo, ma anche veri e propri Monumenti Marini poiché testimoni di battaglie e naufragi fin dall'epoca romana.

In questo scenario riecheggia anche la storica battaglia della Meloria, avvenuta nel 1284 tra la flotta della Repubblica di Genova e quella della Repubblica Marinara di Pisa, battaglia che decretò la fine di quest'ultima. Questa breve ricostruzione storica ci ricorda i fatti salienti dell'epico scontro.

LA BATTAGLIA DELLA MELORIA

di ***Amedeo CORRADI***

Galee impegnate nel combattimento durante la battaglia della Meloria da un codice conservato presso la Biblioteca Vaticana.

C'è un quadro in una chiesa di Liguria, non so da quanti conosciuto, raffigurante lo scontro navale avvenuto il 6 agosto dell'anno 1284, tra Genovesi e Pisani, alla secca della Meloria.

Indubbiamente i notabili del paese pensarono di tramandare nel tempo quella storica data affidando ad un pittore l'incarico di fissare su di un vasto tratto di muro l'episodio non comune.

Ora che l'ala edace del tempo ha sbiadito l'affresco e la "Storia della Repubblica Genovese" del Canale è consultata piuttosto di rado, se sostiamo ad esaminare quelle lotte fratricide anziché esaltarci proviamo un senso di doloroso sconforto.

E la cosa riesce maggiormente penosa quando scorrendo la storia leggiamo come non solo le città italiane si levavano le une contro le altre, ma lotte cruente e feroci si consumavano pure tra i rioni di una stessa città. Ma v'è di più: spesso la Chiesa fomentava con ogni mezzo e dappertutto la discordia.

Nel canto sesto dell'Inferno, Dante ci fornisce una descrizione tanto magistrale quanto terribile di tali zuffe. Invano uomini come Dino Compagni e lo stesso Dante si affaticavano a promuovere una onesta intesa.

Gli animi avvelenati dei cittadini, abbagliati dalla cupidigia, non sapevano o non volevano inclinarsi alla comprensione.

Di natura esclusivamente commerciale, come ammette lo stesso Mamiani, è la causa delle lotte tra Genova e Pisa. Come si sa Pisa, dopo la caduta di Amalfi, era divenuta il centro commerciale più importante d'Italia.

Le scorrerie dei Saraceni l'avevano indotta ad unirsi a Genova. Insieme le due città conquistavano la Sardegna. La loro discordia data pero da quel momento.

I continui successi dei Pisani destarono la gelosia dei Genovesi sicché ebbe inizio un lungo periodo di lotte cui pose

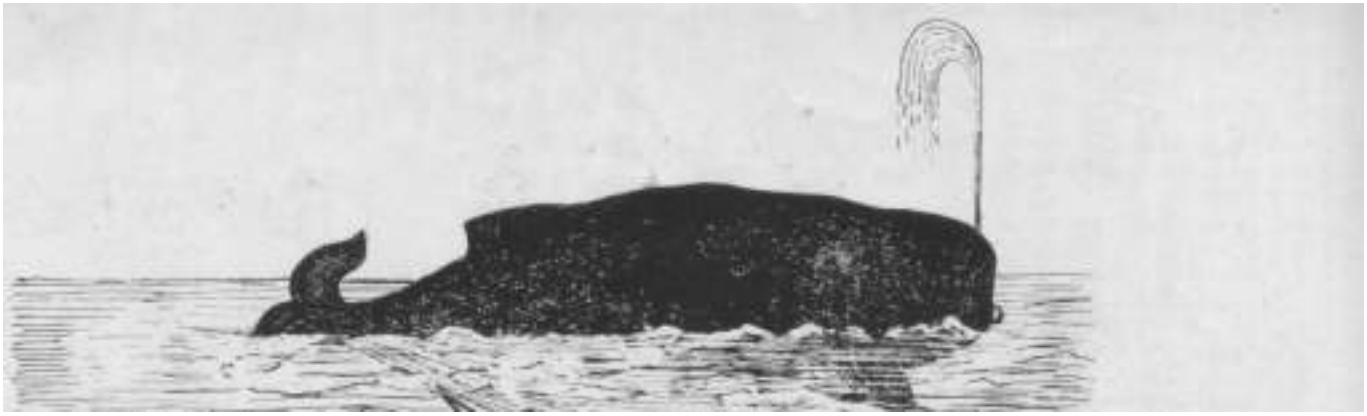
fine lo scontro della Meloria, dal quale Pisa, un tempo “grande e terribile sui mari”, a dir di Gregorio Magno, ne usciva stroncata.
I Pisani prima di muovere incontro al nemico, che aveva loro intimato la battaglia a mezzo di un araldo, fecero benedire dal Vescovo la loro flotta, mentre folla ed equipaggi protendevano inginocchiati le mani al cielo, invocando il favore dell’Iddio, cerimonie analoghe venivano compiute dai Liguri. L’ammiraglio genovese Uberto Doria salì sul ponte della nave ad arringare gli uomini fieramente, i quali suggellarono il suo dire invocando ad una voce S. Giorgio. Non mancarono in quel giorno gli episodi di valore. Eroico fu il comportamento di Alberto Morosini, capo della flotta pisana, il quale decise di continuare a combattere nonostante il tradimento del conte Ugolino, fino a quando non cadde prigioniero con il volto sconciato dalle ferite. La lotta assunse un aspetto veramente tragico quando i Genovesi riuscirono a raggiungere lo stendardo pisano. S’ingaggiarono furibondi corpo a corpo in mezzo all’aria annebbiata dal fumo e solcata da numerose saette. L’urlo dei feriti si aguzzava a ferire il cielo indifferente. Ad ogni istante decine di combattenti sparivano con un tonfo sordo inghiottiti dai flutti arrossati dal sangue. Alla fine della lotta parte delle navi pisane risultarono affondate, parte catturale, le restanti si rifugiarono nel porto. Più di 9.000 pisani furono fatti prigionieri. Tra essi figurava Loto, figlio del traditore Ugolino. Ciò non di meno i Genovesi non poterono tentare alcuno sbarco perché il porto venne subito chiuso con pesanti catene. Oggi quelle catene si trovano nel cimitero di Pisa, avendole in seguito i Genovesi restituite all’antica rivale. Alfredo Oriani, nello scorgerle, durante un suo giro turistico, fu tratto a riflessioni dense di amara ironia.
Notevoli mi paiono ancora i due seguenti particolari.
Siccome cadeva in quel giorno la festa di S. Sisto memorabile per le vittorie dei pisani, costoro ne traevano buoni auspici per l’esito dello scontro. Fu interpretato invece, stando al Tronei, come un segno di malaugurio la caduta nell’Arno del Cristo sovrapposto all’insegna pisana. Scrive il Canale: “Narrasi che un gran terrore occupasse gli uomini, e che un’empia voce, dalle pie orecchie con ribrezzo ascoltata, esclamava: Non temete, sia pur Cristo a favore dei Genovesi, purché il vento sia nostro”.
Per finire diremo che le conseguenze dello scontro cui parteciparono più di 60.000 uomini furono di natura prevalentemente economica. Infatti in seguito a tale guerra la Corsica passava ai Genovesi. Più tardi la Sardegna cadeva in mano degli Aragonesi. Infine Firenze dava il colpo di grazia ai pisani, convogliando il traffico toscano nel porto di Livorno, venduto ad essa dai Genovesi, i quali non avevano trascurato di eliminare per sempre i loro terribili avversari interrando il porto di Pisa.

…DAL TOPO DI BIBLIOTECA

Questo sfizioso racconto è stato scovato dal nostro topo sul numero di aprile del 1946 della rivista "Motonautica - Vela e Motore". L'autore è il noto Roberto degli Uberti, discendente di una storica famiglia a grande vocazione marinara, che ha dato all'Italia valenti Ufficiali di Marina, appassionati di nautica e piacevoli scrittori di cose di mare.
Dalla leggenda alla cronaca il passo è breve come si può constatare leggendo questa storia di "Ruber" come anche si firmava Roberto degli Uberti.

UN NUOVO GIONA

di ***Roberto DEGLI UBERTI***



Tra i numerosi episodi belli o brutti, verosimili od inverosimili, costituenti il complesso dell'Antico Testamento, il Diluvio con l'Arca di Noè, la moglie di Lot cambiata in statua di sale per la sua troppa curiosità, le trombe al cui squillo si smantellavano le mura di Gerico, il Sacrificio di Abramo, ecc. ve n'è uno che difficilmente trova credito: l'avventura di Giona con la Balena. E l'incredulità è corroborata dal fatto che la balena ha l'esofago strettissimo, appena sufficiente pel passaggio di pesciolini e molluschi di minime dimensioni. Invece, come più innanzi si vedrà, il fatto è tanto verosimile che si è ripetuto in tempi a noi vicinissimi.

Cerchiamo prima di ricordarci, sulla fede dei Sacri Testi, come si svolse l'episodio in questione. Il Signore aveva ordinato a Giona di lasciare immantinenti la sua casa per recarsi a Ninive, la grande e corrotta città assira, per predicare in suo nome affinché gli abitanti si ravvedessero. Ma Giona, che aveva già profetizzato la rovina di Ninive per la scelleratezza dei suoi abitanti, temeva di esser deriso dagli infedeli se la profezia non si avverasse in seguito al pentimento degli abitanti ed al perdono del Signore. Tentò quindi di non obbedire all'ordine recandosi invece a Joppe dove si imbarcò su una nave che faceva vela per Tarso in Cilicia, credendo così di far perdere le sue tracce al Signore. Si levava allora una furiosa tempesta e pur avendo buttato il carico in mare il pericolo di naufragare era sempre più imminente.

I marinai decisero allora di tirare a sorte tra tutti quelli che erano a bordo per vedere di chi potesse essere la colpa. Pare che a quell'epoca non si credeva che le forze brutali della natura potessero scatenarsi per conto loro indipendentemente dalle azioni degli uomini. Ed infatti l'imbroccarono perché la sorte indicò Giona e questi, avendo la coscienza sporca, riconobbe la sua colpa e venne buttato a mare anche lui. La tempesta si calmò all'istante mentre Giona andava a finire nel ventre della balena. E la Bibbia dice testualmente: "Ora il Signore aveva preparato un gran pesce per inghiottire Giona". Lì dentro egli si pentì, chiese perdono al Signore che gli confermò l'ordine di andare a Ninive a predicare e dopo tre giorni e tre notti di permanenza la balena lo restituiva sulla spiaggia.

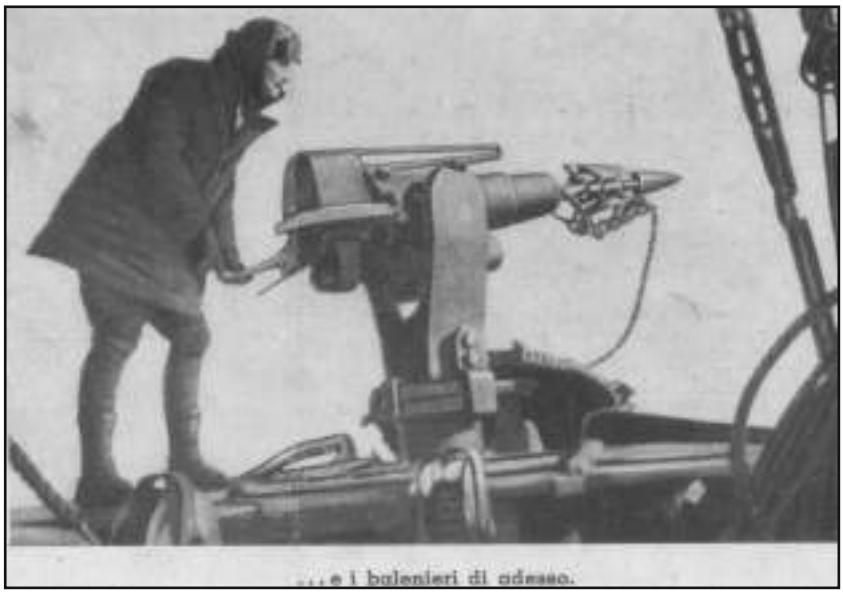
Dobbiamo ora tener presente che se si è parlato sempre di una balena ciò dipende dal fatto che nell'uso corrente vi è l'abitudine di indicare con questa voce il più grosso tra gli abitatori del mare. Invece, scientificamente parlando, bisogna distinguere perché, se vi sono balene di 25 metri, vi sono pure capodogli di 20 metri la cui pesca è più difficile di quella della balena perché sono più combattivi e voraci... e sono provvisti di un esofago di rispettabili proporzioni che può permettere benissimo il passaggio di un corpo umano. Si consideri pure che, come

abbiamo detto, nella Sacra Scrittura non si nomina tassativamente una balena ma un gran pesce, “piscis magnus” ed in conseguenza poteva appunto trattarsi di un capodoglio.

Un colpo più fiero alla nostra incredulità lo darà ora la seguente meravigliosa ma veridica storia di un marinaio che per molte ore fu ospite involontario e certamente non gradito, nel ventre di un capodoglio, storia che abbiamo letto nella rivista inglese “Cosmos” dell’anno 1891. Nel febbraio di quell’anno la nave baleniera “Star of the East” (Stella d’Oriente) si trovava per la caccia delle balene nei paraggi delle isole Malounine o Falkland, al largo della costa orientale dell’America del Sud. Avvistato un enorme capodoglio che placidamente se la dormiva cullato dalle onde si armarono due lance inviandole alla caccia del bestione. Avvicinatesi a tiro di fiocina con due colpi maestri venne colpito a morte ma, nello spasimo delle ultime convulsioni, con un formidabile colpo di coda fracassava una delle due imbarcazioni mandandone prima in aria e poi in acqua tutto l’equipaggio. Ma due uomini mancarono all’appello: uno fu raccolto cadavere, e l’altro, l’abilissimo fiociniere James Bartley, non venne trovato.

I balenieri del secolo scorso...

Cessata l’agonia del capodoglio lo si rimorchiò sotto il bordo della nave per le solite operazioni di sezionamento e trasporto delle parti utili e specialmente del prezioso olio di spermaceti, prodotto che in farmacia si chiama “bianco di balena” che viene tratto invece dalla narice destra del capodoglio. Dopo un giorno e una notte di lavoro, quando si giunse al taglio dello stomaco, si ebbe la grande sorpresa di trovarci dentro il Bartley, svenuto ma ancora vivo dopo 36 ore. Deposto sulla branda dopo molte cure riprendeva i sensi ma non la ragione, con accessi a volta da pazzo furioso. Solo dopo una ventina di giorni potè ricuperare le sue facoltà e narrare le sue impressioni. Si ricordava benissimo del momento in cui era stato sbalzato in aria e mentre ricadeva, invece dell’attesa immersione nell’acqua, si sentì scivolare in una specie di fodero molle che si contraeva e lo spingeva sempre più giù. Tutto ciò per brevissimi istanti finché sentì che era passato in uno spazio più ampio, sempre nella più profonda oscurità. Toccando intorno e trovando dappertutto una superficie molle ed untuosa comprese che era andato a finire nello stomaco del mostro e che la sua sorte era segnata. Respirava a fatica e gli sembrava di trovarsi in una pentola che bolliva tale era l’insopportabile calore. Il pensiero della lenta orribile morte, il non potersi alzare in piedi, il non poter gridare e l’altissima temperatura, dopo un tempo che non potè valutare, gli fecero perdere i sensi. Le conseguenze dell’avvenimento, anche dopo ricuperata la ragione, si fecero lungamente sentire tanto che al ritorno della nave in patria dovette essere ricoverato in un ospedale di Londra.


...e i balenieri di adesso.

Il fatto in tutti i suoi particolari venne confermato dinanzi alle Autorità dal Giornale di Bordo e dalle testimonianze del Capitano e di tutto l’equipaggio. Il capitano, poi, da vecchio baleniere, affermava che il caso di un uomo inghiottito da un capodoglio infuriato non era assolutamente nuovo e che più di una volta ne era stato testimone. Solo nel caso del Bartley era la prima volta che, a sua conoscenza, si era ricuperato l’individuo ancora in vita.

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE

Copertina "L'ITALIA MARINARA" 30 novembre 1919