



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° 63

NOTIZIARIO ON-LINE

Novembre 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|--|--------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Raffaele Rubattino, armatore e patriota | pag. 12 |
| • Regata delle Bermude | pag. 2 | • Soc. di Navigazione Sicula Americana | pag. 16 |
| • Gianni Pera, una vita per le regate d'Altura ... | pag. 6 | • Libri in vetrina | pag. 21 |
| • Signor Comandante, non mi deve nulla | pag. 8 | • La baronessa dell'isola di S. Andrea | pag. 22 |

EDITORIALE



I collaboratori "stretti" della redazione che curano particolarmente l'impaginazione e la spedizione del nostro NOTIZIARIO, dopo aver reso interattivo il sommario riportato in prima pagina di ogni numero (basta cliccare sul titolo per aprire l'articolo desiderato) hanno creato e reso adesso consultabile l'indice storico generale di tutti gli articoli pubblicati, sin dal primo numero per titolo o per autore, o numero/data/anno. È un altro significativo passo avanti per rendere la nostra rivista sempre più interessante e consentire un accesso veloce al patrimonio storico-culturale accumulato in sei anni di attività editoriale e 63 numeri sin qui prodotti. L'elenco, che

sarà regolarmente aggiornato mese per mese, sarà consultabile sul sito www.cstn.it dove si trova anche l'archivio di tutti i Notiziari pubblicati a partire dal 6 novembre 2017.

Hanno collaborato: **Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi**

REGATE OCEANICHE

Nel 1962 per la prima volta una barca a vela italiana partecipa all'importante "Regata delle Bermude" di 635 miglia che si corre dal 1906. È il "Corsaro II" della Marina Militare al comando del Capitano di Fregata Aldo Macchiavelli e come secondo un giovanissimo Giancarlo Basile che ci racconta nei minimi particolari l'impresa. A bordo c'era anche un ospite d'onore: Beppe Croce che partecipò attivamente alla regata.

Il brano che pubblichiamo è tratto dal volume "Ricordi di mare e di Vela" di Giancarlo Basile, edito nel 2012 da Editrice Incontri Nautici che ringraziamo per la cortese concessione. Il volume di 268 pagine è regolarmente in vendita (€ 16).



REGATA DELLE BERMUDE

di **Giancarlo BASILE**

Ma il mattino dopo miracolosamente la nebbia s'era già diradata e la giornata si presentava chiara, era il 16 giugno 1962. Alle ore 11, dopo il briefing e gli ultimi controlli all'attrezzatura e al rizzaggio dei carichi mobili, mollammo gli ormeggi e dirigemmo per la zona della partenza, prevista per le 13. Il vento era da Sud-Sud Ovest forza 2-3, il mare leggermente mosso biancheggiava di vele. Oltre alle 138 partecipanti alla regata c'erano moltissime imbarcazioni venute ad assistere allo spettacolo della partenza, con la Coast Guard che aveva il suo bel da fare per tenere sgombra l'area di manovra.

Ci sembrava che il punto migliore da cui partire fosse sopravvento. Riccardo Gorla calcolò bene i tempi e, scandendo i secondi ci avvicinammo di bolina, ben abbrivati, alla linea di partenza. Davanti a noi il *Germania V* fu costretto a puggiare per non tagliare in anticipo la linea, mentre sottovento eravamo ingaggiati con il

Giubilee, alle cui orzate dovevamo rispondere. Ce l'avremmo fatta a presentarci sulla linea senza farci buttare fuori? Sì, ce la facemmo di stretta misura, passando a pochi metri di poppa al cacciatorpediniere *Pearle* che faceva da battello del Comitato di Regata.

Eravamo sopravvento a tutta la flotta e il *Giubilee* scadeva vistosamente nei nostri rifiuti: una partenza fantastica. Puggiammo qualche grado assumendo la prora prestabilita e il *Corsaro* guadagnò ancora in velocità, raggiungendo i sette nodi. Alcune imbarcazioni, fra cui *Nina* e *Germania V*, preferirono continuare di bolina stretta. Avranno avuto i loro motivi, ma a noi e alla maggior parte delle altre barche sembrava opportuno essere in rotta a una velocità maggiore.

Più veloci di noi erano *Stormvogel* e *Northern Light* che ci staccarono di prua. Era normale, avevano entrambe un rating molto elevato, ci pagavano diverse ore all'arrivo. Sarebbe stato utile poter controllare la navigazione all'imbrunire, ma dopo il tramonto il cielo si era offuscato e le stelle non si vedevano, potevamo



soltanto prendere qualche rilevamento con il Consol, peraltro alquanto impreciso. Nella notte tuttavia ci venne in aiuto lo scandaglio ultrasonoro col quale potemmo fare un ottimo punto durante la notte, grazie all'andamento molto favorevole delle batometriche in corrispondenza dello zoccolo continentale. Scoprimmo così di essere già in una corrente di circa un nodo verso levante, e ne tenemmo conto correggendo la prora. Durante la notte il vento rinfrescò e il mare aumentò poco: eravamo in condizioni ideali, cambiammo il genoa leggero col quale eravamo partiti con il pesante e filammo a 9 nodi. Alle 3,30 un colpo secco seguito dal genoa che venne giù ci fece saltare a prua: si era rotta la drizza della vela. In pochi secondi incocciammo al genoa una delle due drizze dello spinnaker e lo rialzammo. La drizza era stata sostituita ad Annapolis perché leggermente usurata, aveva ceduto il cavo acquistato in America, strano. Probabilmente la drizza precede, che aveva lavorato già per tutta la prima lunga crociera, avrebbe resistito fino alla fine della nostra.

Il punto astronomico eseguito all'alba del 17 confermava la nostra stima. Il vento aveva ridonato consentendo di alzare lo spinnaker e la carbonera, la velocità era di 9 nodi. Paolo Giliberti, con termometro e bugliolo, misurava la temperatura superficiale dell'acqua ogni mezz'ora per scoprire quando saremmo entrati nella Corrente del Golfo: ci entrammo molto prima del previsto con un grosso salto di tempera nettamente anche nell'aria, ora molto più calda. Conducevamo la navigazione con rette di sole e rilevamenti Consol. La velocità era sempre elevata, segno che eravamo nel filone centrale della corrente, ciò che venne confermato anche dalla temperatura dell'acqua che restava costante.

Domenico Solari andò a riva per ripassare la drizza del genoa riparata, usando una delle due drizze di spinnaker alzato apposta con una sola drizza, contrariamente alla prassi normale. Di poppa si vedevano due spinnaker: ne riconoscemmo uno dal colore rosso e da una grande V, era lo spinnaker del *Dyna*.

Il punto astronomico della sera ci dette la posizione esatta: avevamo percorso 230 miglia nelle ultime 24 ore. Il vento subito dopo ruotò costringendoci ad ammainare lo spinnaker sostituendolo col genoa C.C.A (Cruising Club America, sotto la cui formula di compenso avremmo corso la Regata delle Bermude) e ad ammainare anche la carbonera che rendeva la barca troppo orziera. Così facendo guadagnammo mezzo nodo di velocità, un fatto che avremmo dovuto tener presente per futuro: l'equilibrio della barca infatti è molto importante, in certi casi riducendo la superficie velica si aumenta la velocità.

Alle prime luci del 18 avvistammo tre spinnaker di poppa: uno era quello del *Dyna* che avevamo riconosciuto ieri, un altro apparteneva all'*Enchanta*, nostro diretto avversario. Il punto astronomico ci confermò di essere in rotta a una velocità media di 10 nodi, quasi un nodo in più di quella ricavata dal solcometro. Il vento aveva ruotato durante la notte, ora era un Ponente aumentato anche d'intensità. Rialzammo lo spinnaker, la vela di strallo grande e il bolero, la massima tela possibile e, col mare calmo, raggiungemmo una velocità incredibile.

Ma le barche prima avvistate, anch'esse sotto spinnaker, si stavano avvicinando e avevano una rotta più all'orza della nostra. Controllavamo in continuazione la distanza con il sestante, misurando l'angolo sotteso dai loro alberi. Non potendo tollerare che ci passassero sopravento, ammainammo lo spinnaker e alzammo il grande genoa C.C.A. leggero, orzando una quindicina di gradi. Con sollievo notammo che il *Corsaro* riprendeva a guadagnare, tanto che dopo alcune ore due delle tre barche sparirono all'orizzonte di poppa. Restava solo il *Dyna*, che tuttavia rimaneva ben distaccato.

Il vento rinfrescò dopo mezzogiorno. Dalla cartina meteorologica, preparata in un'ora di lavoro dal nostro radiotelegrafista



Cosimo Lippolis dopo la ricezione di una lunga serie di gruppi di cifre, risultava un fronte freddo che ci avrebbe portato un bel vento da Ovest-Sud Ovest se si fosse avvicinato. Ma invece a sera il venticello che si era mantenuto per tutta la giornata calò del tutto. Il punto stellare della sera, eseguito dall'Ufficiale di rotta Benito

Maggio, ci confermò che la velocità media tenuta durante il giorno era stata di 8,8 nodi. Ora però arrivava appena a quattro nodi.

Sul diario di bordo, alle 23,30 si legge: "Il vento è completamente scomparso. Per ore l'Ufficiale in Seconda, Tenente di Vascello Giancarlo Basile, si è ostinato a seguire le refole, mandando il timoniere 20° all'orza e 20° alla puggia. Abbiamo sostituito lo spinnaker col genoa e questo con il drifter, la nostra vela più leggera; ora siamo immobili in mezzo all'oceano. La notte di luna piena è bellissima, all'orizzonte si vede bene la sagoma del Cacciatorpediniere *Parle* che si muove lentamente: ha i nostri bagagli a bordo e, dall'inizio della regata è già venuto tre volte a riconoscerci, illuminando di notte il numero della randa col fascio del suo proiettore".

Alle prime luci del 19 Franco Barbalonga osservò otto stelle e calcolò le rispettive rette che convergevano in un solo punto precisissimo: durante la notte avevamo percorso appena quattro miglia. E dire che tante regate delle Bermude erano state descritte come tempestose. Intorno a noi, a distanze variabili, contavamo ben otto vele, ma non riuscivamo a identificarle, anche se i più ottimisti erano certi che si trattava di barche più grandi del *Corsaro*, che perciò avevano un rating maggiore del nostro.

Finalmente il vento tornò, prima leggero da Est Sud-Est, poi nel primo pomeriggio più deciso da Nord Est. Passammo così dal genoa leggero allo spinnaker, vela di strallo grande e bolero e la velocità risalì a 9 nodi. Intanto Radio Bermuda comunicava le prime notizie della regata. La sera precedente, alle 18, prima della calma, quattro yacht erano a circa 160 miglia dall'arrivo: *Northern Light*, *Nina*, *Stormvogel*. Ma non dava il nome del quarto. A quell'ora il *Corsaro* era a 168 miglia dalle Bermude, ci venne poi confermato che la quarta barca era proprio la nostra.

Alle 13 ascoltammo un altro comunicato radio, riferito alle 11: a 80 miglia dall'arrivo c'era lo *Stormvogel*, seguito a una buona distanza da un gruppo di cinque barche: *Cotton Blossom*, *Nina*, *Windigo*, *Corsaro II* e *Royono*. Nel tardo pomeriggio la situazione era diversa, meno buona per noi: in testa c'era un gruppo di tre barche, *Northern Light*, *Stormvogel* e *Nina*, che procedevano a velocità di 9 nodi, mentre *Corsaro II*, *Cotton Blossom*, *Dyna* e altri yacht erano parecchio distaccati e procedevano a velocità molto minore, spinti da venti leggeri.

Ed era proprio così, la nostra velocità non superava i 5 nodi. Sopravento, all'incirca al traverso a distanza di due o tre miglia avvistammo l'*Enchanta* che navigava con il grande genoa in testa d'albero e guadagnava leggermente su di noi. Aveva un'andatura un po' più al lasco della nostra e la distanza diminuiva gradatamente. Il vento dava buono e nel primo pomeriggio potemmo alzare lo spinnaker col bolero e la vela di strallo grande. Poi il vento girò ancora, tanto che dovvemmo orzare una quindicina di gradi per non averlo in fil di ruota: non eravamo più in rotta, ma la VMG, ossia la velocità di avvicinamento alla meta, era ben maggiore.

L'*Enchanta* ci imitò, ma non guadagnava più. Si trattava ora di stabilire quando conveniva strambare, facendolo possibilmente dopo il tramonto, col buio, in modo che l'*Enchanta* non vedesse la manovra. Dopo le osservazioni crepuscolari col sestante venne calcolato il punto nave astronomico che ci confermò quello stimato e ci consentì di stabilire la rotta per l'atterraggio alle Bermude, che doveva avvenire alle prime luci. Alle 20,30 era ora di strambare ed era buio. Notammo che l'*Enchanta* proseguiva sulle vecchie mure, evidentemente non si era accorto ancora della nostra manovra: aveva le luci di crocetta accese che certamente non consentivano all'equipaggio di vedere i nostri fanali di via. Lo vedemmo allontanarsi e svanire nella notte. Poco più tardi, alle 21,47, Radio Bermuda comunicò che la prima barca aveva tagliato il traguardo d'arrivo: era il *Northern Light*, seguito a breve distanza dallo *Stormvogel* e dal *Nina*. Il *Corsaro* era a 70 miglia. A mezzanotte il vento saltò all'improvviso a Sud-Sud Ovest e aumentò d'intensità. Ammainammo subito lo spinnaker e alzammo il genoa pesante. All'alba del 20 avvistammo le Bermude dritto di prua e l'*Enchanta* che ci seguiva a poche centinaia di metri.

L'avvicinamento alla costa non era facile, secondo la nostra stima confermata da due rette di sole osservato al volo tra le nuvole avremmo dovuto puggiare una decina di gradi, ma per sicurezza continuammo così, sottovento c'erano i bassifondi corallini. C'era la boa Kitchen Shoals che li delimitava, finché non la avvistavamo ci conveniva restare bene al vento. La squadra di guardia era tutta protesa a guardare verso prua, ma fu Beppe Croce che era al timone a urlare "boa ore undici!". Puggiammo e l'*Enchanta* rimasta di poppa alla stessa distanza ci venne dietro.

Dalla boa Kitchen alla linea d'arrivo dovevamo percorrere quattro miglia e mezzo contro vento. In una regata

attorno alle boe avremmo dovuto controllare *Enchantà* che ci seguiva, ma in una regata d'alto mare dovevamo tener presenti gli yacht che potevamo ancora battere o dai quali potevamo essere battuti in tempo compensato anche di pochi secondi. Perciò il Comandante Macchiavelli scelse giustamente di lasciarla andare dove voleva e impostò il bordeggiò cercando di approfittare al meglio della corrente di marea. Tagliammo la linea d'arrivo all'estremità delimitata dalla nave Ulster della Marina Militare USA alle 08h 02m 42s e, 1 m 32s dopo, la tagliò l'*Enchantà* che perciò fu da noi battuta anche in tempo compensato di oltre 18 minuti. Il *Corsaro* aveva percorso le 635 miglia della regata in 3gg 19h 02m 42s alla velocità media di 7,1 nodi sulla rotta effettivamente seguita, che si abbassavano a 6,98 considerando la VMG media. Avevamo infatti percorso 11 miglia in più della rotta diretta. Venimmo subito informati che erano arrivati prima di noi sette yacht, quattro dei quali ci avevano battuto anche in tempo compensato. Un'ora e mezza dopo il nostro arrivo tagliava la linea il *Caper* al quale pagavamo poco meno di tre ore, così in definitiva eravamo sesti. Un buon risultato, anche se avevamo sperato in uno migliore. Ci consolammo conoscendo le barche che ci avevano battuto: erano tra le più famose nel mondo dell'alto mare internazionale e avevano a bordo equipaggi di prim'ordine. Così anche chi sosteneva che la formula del compenso ci aveva danneggiato venne messo a tacere con la considerazione che l'*Enchantà*, con un rating molto vicino a quello del *Corsaro II*, era arrivato in pratica contemporaneamente a noi dopo quasi quattro giorni di navigazione.



1962. Foto ricordo del Corsaro II. C.F. Aldo Macchiavelli (comandante), T.V. Giancarlo Basile (comandante in seconda), T. medico Vatalano, T. Comm. D'Andria, G.M. Barbalonga, Gorla, De Strobel, Maggio, Coletti, Giliberti, Salvatori, asp. S.T.V. Vidulich, Sottocapo RT. Lippolis, Sottocapo nocchiero Pinna, nocchiero Solari. Ospite a bordo il Presidente dell'U.S.V.I. Beppe Croce. Hanno preso parte alla regata 131 imbarcazioni. Il "Corsaro II" si è classificato 8° in tempo reale e 6° in tempo corretto.

PERSONAGGI DELLA VELA

Dalla galleria dei grandi personaggi della Vela italiana che Franco Belloni ha descritto con la competenza e la raffinatezza che hanno caratterizzato la sua lunga attività giornalistica, questa volta tiriamo fuori il profilo di Gianni Pera, colonnello delle Armi Navali della Marina Militare, ma soprattutto pioniere, guru e veterano della regate d'Altura in Italia.

Tutti lo ricordano amorevolmente per essere stato un sostenitore dello sport velico nella Marina Militare e per aver condotto le "barche con le stellette" nelle più importanti regate nazionali ed internazionali. (da "Arte Navale, ago/sett 2007)



GIANNI PERA, UNA VITA PER LE REGATE D'ALTURA

di **Franco Belloni**



La sua presenza in banchina, in occasione di una regata d'altura, si percepiva subito. Gianni aveva una voce suadente e squillante e, inoltre, intorno a lui si formava subito un gruppetto di velisti che lo ascoltavano con la stessa attenzione con cui si segue un maestro. Siamo in un periodo che va dalla metà degli anni Cinquanta alla fine di quelli Sessanta circa. Le regate d'altura all'inizio sono chiamate regate di crociera, perché con la stessa barca i proprietari vanno anche in vacanza. È la regata della Giraglia a dare il via, a partire dal 1953, a quello che sarà l'altomare nell'avvenire.

Gianni Pera (**foto**), oltre a essere un affermato timoniere è, con i suoi articoli pubblicati dalla Rivista Marittima, Yachting Italiano e Annuario Yachting, un sostenitore della regata intesa come "competizione", con barche fatte apposta per vincere. Nel 1951 con il III classe RORC (Royal Ocean Racing Club) *Chiar di Luna* vince la Saint-Tropez-Rarcellona (275 miglia), la Barcellona-Palma di Maiorca (175 miglia) e la Palma di

Maiorca-Ibiza (150 miglia) e nel 1953, sempre con *Chiar di Luna*, la Marsiglia-Sant'Agarò, con il miglior tempo corretto assoluto. Costruita nel 1950 dal Cantiere Sangermani, il progetto è di Cesare "Ce" Sangermani, *Chiar di Luna* lanciò il cantiere di Lavagna in campo internazionale. Affidata al comando del colonnello del Genio Navale Gianni Pera, nel 1953 fu ulteriormente migliorata all'interno dell'Arsenale della Spezia, tanto da far dire a Pera "sono il padre putativo". Con questa barca Pera, sempre con il guidone di Marivela, lo Sporl Velico Marina Militare, va nel 1954 a regatare nel mitico Solent, Inghilterra, per partecipare alla Settimana di Cowes e alla Wolf Rock, una regata triangolare di 360 miglia. Pera ha alcuni successi durante la Settimana, ma alla Wolf Rock è costretto al ritiro, solo tre barche finiscono la regata, per avarie causate da una tempesta forza 9 scatenatasi subito dopo la partenza. E la seconda presenza, la prima è stata nel 1925 con l' 8metri SI *Cheta* di Francesco "Cesco" Giovanelli per la Coppa Cumberland, di una nostra barca nel Solent. Gianni Pera lo troviamo anche alla Giraglia, sin dalla prima edizione, quella del 1953, disputata sul percorso Cannes-La Giraglia-Sanremo (196 miglia) e a quella del 1954 da Sanremo-La Giraglia-Saint Tropez (208 miglia) in entrambe con *Swallow*, un III Classe progettato e costruito da Cesare Sangermani di Bepi Lignana. Alla Giraglia anche con il *Chiar di Luna* nel 1955 dove si classifica



primo nella III classe RORC. Grazie all'amicizia con il progettista-velista inglese John Illingworth partecipa al Fastnet (605 miglia) del 1955 imbarcato su *Mouse of Malham*, ne riparleremo più avanti, e a quello del 1957 su *Myth of Malham*, entrambi vincitori. Tra una regata e l'altra, Gianni sposa una inglese, non poteva essere diversamente, che naviga in barca a vela, Mary Blewitt. Una donna con un curriculum eccezionale: una traversata atlantica, tre regate del Fastnet, una Bermuda, una Cowes-La Coruna tutte regate di oltre 400 miglia, ed è stata, inoltre, il "navigator" di John Illingworth in molte regate. Autrice di libri divulgativi, tra i quali *Navigation for Yachtsmen*, pubblicato anche in Italia con il titolo *Piccolo manuale di navigazione da diporto*. Nel 1955, il comandante Giulio Figarolo di Groppello, direttore di Marivela, affida a Gianni Pera lo studio generale di una nuova barca da regata,



un II Classe, il cui costo resti contenuto nelle ridotte disponibilità di bilancio. In una sua lettera del gennaio 1968, Gianni Pera mi racconta la genesi della nuova barca che si chiamerà *Artica II*, in ricordo di quella del Duca degli Abruzzi che nel 1902 vinse a Marsiglia la Coppa di Francia: "Esposi a Illingworth i desideri di Marivela e le mie idee ed egli, prima di decidere definitivamente sul tipo e sulle caratteristiche della nuova barca, mi invitò a correre con lui il Fastnet del 1955 a bordo del suo nuovissimo *Mouse of Malham*, un III Classe di 24 piedi al galleggiamento, che dislocava soltanto due tonnellate e mezzo, e che batteva il guidone della RNSA, la Marivela d'Inghilterra. *Mouse of Malham* era uno yawl, ed era disegnato soprattutto per andare al lasco e in poppa. Il Fastnet 1955, pur essendo un Fastnet 'buono' fu però tutto di bolina, cioè col vento da W e NW da Cowes fino al Fastnet, che girò poi a SE e E dal Fastnet a Plymouth. Partimmo in 22 barche della terza classe e, nonostante la bolina quasi continuata, vincemmo agevolmente la terza classe del Fastnet. Subito dopo l'arrivo a Plymouth, John e io ci mettemmo subito al lavoro per tracciare le grandi linee di quella che sarebbe stata *Artica II*. Dislocamento super-leggero, di circa sei tonnellate su 42 piedi fuoritutto, timone staccato e sostenuto da una pinna, ridottissima superficie bagnata, piano velico con altissimo 'aspect ratio' per andare in bolina e con enorme vela di strallo, allora permessa, per andare al lasco; sistemazioni interne spartane, costo ancora più spartano! John ci fece pagare i piani 22 sterline! I risultati mi dettero ragione: nel 1956 *Junca* e *Macchiavelli* vinsero la Torquay-Lisbona [800 miglia], nel 1958 Mario Bini, con una galoppata spettacolare di 400 miglia in 230 ore, stravinse la Brest-Canarie [1480 miglia]". Pera al comando di *Artica II* vince nel 1962 in tempo corretto nella sua classe la San Feliu de Guixols-Palma di Maiorca (190 miglia). Negli anni Sessanta Gianni Pera ha due obiettivi: la costruzione della sua barca e la partecipazione con una squadra italiana all'Admiral's Cup, aperta, dal 1959, alle squadre di tutte le nazioni. Purtroppo deve anche tener conto della sua salute che negli ultimi anni non gli permette di fare attività sportiva. A Copenaghen nel luglio del 1966, al termine delle regate dell'One Ton Cup, vinta da *Tina* disegnata da Dick Carter, si incontrano all'Hotel Marina il progettista Peter Nicholson e Gianni Pera con Mary, per discutere le caratteristiche

della nuova barca. Per ricordare la prima regata vinta alla Torre della Meloria, la chiama *La Meloria*. Le idee di Peter e quelle di Gianni coincidono e, il Cantiere Camper & Nicholson di Gosport il 10 luglio 1967 la vara. E costruita in soli sei mesi. Collaudo in altomare il 14 luglio con la Cowes-Dinard (180 miglia). Gianni non è, però, a bordo. Pera godrà poco questa barca in regata, ma la trova confortevole in crociera. Peter Nicholson è riuscito a raggiungere con questo progetto un perfetto equilibrio fra le esigenze di regata e quelle di crociera. Occorrono alcuni anni a Gianni Pera per riuscire a convincere due armatori italiani per fare, con lui e Mary con *La Meloria*, la squadra per andare all'Admiral's Cup. Sono Serena Zaffagni con *Mabelle* e Beppe Diano con *Levantades*.

La Federazione Italiana Vela, a riconoscimento della sua opera, lo nomina capomissione. Purtroppo, alla vigilia della sua partenza per l'Inghilterra, muore durante una crisi cardiaca. La squadra italiana, quella che Gianni è riuscito a creare, si classifica quarta a soli 20 punti dagli inglesi. Un buon esordio.

LA GRANDE VELA . . . raccontata dai protagonisti

Questi racconti di vita vissuta che Giovanni Iannucci - 40 anni in Marina e comandante di tutte le barche a vela dello S.V.M.M.- tira fuori dai suoi diari personali in esclusiva per il Notiziario sono inediti e non li ha letti mai nessuno prima. Con un'azione di pressing, vincendo la sua reticenza, e con l'aiuto di Carlo Rolandi, sempre presente in Redazione, riusciamo così a conoscere un mondo della vela agonistica che non c'è più, ma che merita di essere ricordato.



“Signor Comandante, non mi deve nulla”

(Estratto dal Capitolo: “1965-67 - Accademia Navale - Comandante alla Classe”)

di Giovanni IANNUCCI

Dopo la premiazione e la cena allo Yacht Club Italiano, imbarcammo, ci cambiammo, uscimmo dal porto di Genova (1) e ci mettemmo in rotta per rientrare a Livorno. Con me, un ufficiale, Giancarlo Rutteri, che era stato mio secondo sul *Corsaro II* l'anno prima, alcuni aspiranti della 3^a classe, un paio di miei allievi e, graditissimo ospite, Gianni Pera. Totale assenza di vento, mare olio, visibilità ridotta per densa foschia e una grande luna velata, quasi piena. Navigazione a motore a sette nodi con la sola randa, cazzata al centro, in allontanamento dalla costa. Secondo i bollettini, il tempo non sarebbe cambiato fino a destinazione ed io, che conoscevo ancora poco la barca, scesi in sala nautica con Gianni Pera per consultare la monografia del motore e stabilire quale era il regime migliore per la lunga “smotorata” che ci attendeva.

Eravamo dabbasso da alcuni minuti, quando una botta di incredibile violenza fece sussultare la *Stella Polare*. Non ebbi nemmeno il tempo di pensare a cosa potesse essere accaduto perché saltai fuori e me ne resi subito conto: una grossa boa metallica bianca, senza traliccio e luce, di quelle posizionate per delimitare il campo di regata, stava defilandosi sulla nostra sinistra a pochi metri di distanza. L'avevamo presa in pieno! Il motore era stato messo in folle e procedevamo con l'abbrivo mentre la boa si allontanava di poppa ed io correvo a prora per rendermi conto dei danni, dopo aver dato l'ordine di spagliolare, per precauzione, e controllare che non entrasse acqua in sentina.

Dalla coperta si vedeva poco o niente e mi feci calare con il bansigo fino a fior d'acqua. A circa mezzo metro dal galleggiamento era saltato via un bel pezzo del dritto di prora e la “ferita” si prolungava, solo superficialmente, per una cinquantina di centimetri sulla fiancata sinistra. Risalito in coperta ed appreso che la sentina rimaneva perfettamente asciutta, come del resto prevedevo dopo aver visto il danno, andai nel gavone di prora per rendermi conto di come si presentava la situazione, vista dall'interno. La ruota di prora della *Stella Polare* aveva uno slancio notevole ed era molto robusta: di iroko massiccio, era divisa in due parti, unite da un tacco dello stesso legno, fissato con perni passanti, che aveva la funzione di lapazza. Il tacco ed un paio dei perni superiori erano spostati indietro di qualche centimetro, ma la ruota di prora sembrava non aver subito danni che sconsigliassero di procedere, quanto meno a motore e con mare calmo. Mi consultai con Gianni, che concordò con me, e riprendemmo la navigazione.

Ripensando a come era potuto accadere, conclusi che si era trattato di pura e semplice fatalità ed anche di mia negligenza. L'aspirante che era al timone poteva essere solo elogiato per aver mantenuto così bene la rotta da tenere la boa sempre esattamente di prora e quindi non potendola vedere, anche per le condizioni di scarsa visibilità. Gli altri due aspiranti e l'allievo di guardia erano seduti nel pozzetto e quindi meno del timoniere in grado di vedere davanti. La mia negligenza era che non avevo assegnato ad alcuno l'incarico di vedetta. Per me, una “lesson learned” per il futuro! La navigazione continuò senza alcunché di notevole ed al mattino eravamo a Livorno. Completato l'ormeggio e salutato Gianni, che tornava a Roma, passai da casa per salutare Marilena (in attesa del nostro secondo figlio) e Valeria,

fare una doccia, cambiarmi, far colazione e poi corsi subito in Accademia.

Nel suo ufficio, misi al corrente di quanto accaduto il Comandante Monassi, Direttore dei Corsi Allievi, mio superiore diretto, e telefonai a Marivela. Parlai con il direttore che ascoltò il mio resoconto in



silenzio ed alla fine rispose che me la sarei dovuto vedere da solo. Ripresomi dalla sorpresa, telefonai al cantiere Sangermani e parlai con il Signor Cesare (Nella fotografie, a fianco Cesare Sangermani e, sotto da destra, con i comandanti Junca e Macchiavelli) che conoscevo bene dai tempi di *Artica II*. Gli spiegai quello che era accaduto e fu gentilissimo. Mi disse che non credeva vi fossero danni strutturali seri e che avrebbe subito mandato suo figlio e un operaio con il necessario per una riparazione temporanea, prima di un intervento più radicale da fare durante i lavori di fine garanzia, ormai imminenti.

In tarda mattinata, il giovane Sangermani e l'operaio erano a Livorno. Dopo aver esaminato le condizioni del dritto di prora, confermarono sostanzialmente la mia diagnosi iniziale e, nel tardo pomeriggio, mi informarono di aver concluso l'intervento. Andai al porto e mi fecero vedere il risultato. La zeppa ed i perni all'interno erano stati rimessi a posto in maniera tale da assicurare almeno la loro piena funzionalità,

mentre all'esterno era stato riempito il volume mancante con legno e resina ed era stata stuccata e pitturata tutta la zona interessata dall'urto. Se da dentro si vedeva ancora qualcosa, da fuori era scomparso del tutto qualsiasi segno di quanto era accaduto. Andammo al bar del porto, dove offrii loro una "Torpedine", famoso drink alcolico livornese. Faceva freddo ed era particolarmente appropriato soprattutto per loro, che avevano lavorato tutto il giorno e quasi sempre all'aperto. Ci trattenemmo un poco, poi li ringraziai, li salutai e tornai in Accademia.



Continuammo l'attività con uscite giornaliere e, verso la fine di aprile, trasferii la *Stella Polare* a Chiavari (2) per i lavori di fine garanzia. Vidi Cesare Sangermani, che era venuto ad accogliermi, gli dissi che, per decisione di Marivela, avrei dovuto saldare io l'importo del lavoro di riparazione definitiva e gli chiesi



Il Cantiere Sangermani a quei tempi (3)

quanto sarebbe costato. Sorpreso della decretazione di Marivela, fece due ipotesi: la prima che il lavoro si potesse eseguire soddisfacentemente in porto a Chiavari, appoggiando la barca e portando la zona

interessata all'intervento ad un'altezza tale da poterci lavorare e la seconda che fosse invece necessario alare la barca in cantiere a Lavagna. Mancavano dieci anni al mio esordio come armatore e non avevo ancora idea dei costi di queste operazioni. Nella prima ipotesi sarebbero stati necessari alcuni mesi del mio modesto stipendio di neo promosso capitano di corvetta. La seconda era meglio non prenderla nemmeno in considerazione.

Il 16 giugno, con la conclusione dei lavori di fine garanzia, lasciai il comando della Stella Polare. I miei allievi avevano già iniziato gli esami di fine anno e, con me e con tutto il personale dell'Accademia, sarebbero presto imbarcati sul Vespucci per la loro prima campagna navale d'istruzione. Avevo già appreso, con notevole sollievo, che non era stato necessario alare la barca in cantiere e telefonai a Cesare Sangermani per chiedergli cosa gli dovevo.

La sua risposta fu sorprendente: "Comandante, le faccio un ricatto!". Mi spiegò che il contratto con la Marina prevedeva un costo totale di centoventi milioni di Lire in tre tranches, la prima di quaranta alla firma del contratto era stata regolarmente versata, la seconda, della stessa cifra, avrebbe dovuto essere corrisposta alla consegna, avvenuta il 15 settembre dell'anno prima, con una bella cerimonia presso il cantiere (4). Da allora erano passati ben otto mesi, ma non aveva ricevuto ancora nulla. Gli ultimi quaranta milioni erano dovuti proprio alla fine dei lavori di fine garanzia, quindi da più di un mese. In totale erano ben ottanta milioni che aspettava. Concluse dicendomi: "Comandante, se mi fa avere i miei soldi non mi deve nulla". Lo ringraziai, lo salutai e gli dissi che avrei fatto del mio meglio perché ricevesse quanto gli spettava.

A parte la situazione creditoria di Sangermani, che mi avrebbe comunque spinto a darmi da fare, c'era anche un innegabile interesse personale per cui, senza perdere tempo, chiesi ed ottenni un giorno di permesso, andai a Roma ed entrando nel Palazzo Marina, al Lungotevere delle Navi, avvertii un certo disagio. A parte due o tre occasioni precedenti, nelle quali avevo passato poche ore nei meandri di quell'imponente edificio, non avevo la più pallida idea di dove dovessi andare e mi imbarazzava dover chiedere informazioni. Per fortuna, incontrai un ufficiale più anziano di me, che conoscevo, e che mi disse di andare a Navalcostarmi, la branca tecnica della Marina, al quarto piano, dove avrei dovuto chiedere del capo della divisione che s'interessava dei contratti con le ditte. Andai su e un usciere mi indicò l'ufficio che cercavo. Mi presentai al capo divisione, un colonnello del genio navale (5), che mi accolse cordialmente e che, quando gli spiegai il motivo per il quale ero lì, ammise che, pur non avendo dubbi che Sangermani fosse stato pagato di tutto quanto prevedeva il contratto, un disguido era sempre possibile. Chiamò un impiegato e gli disse di accompagnarmi in archivio per controllare.

Ci incamminammo per un lungo corridoio ed arrivammo all'archivio, pieno di scaffali traboccanti di faldoni e cartelle, che lasciavano uno spazio angusto per passare fra di essi. Per fortuna, l'impiegato si muoveva con disinvoltura e non ci mise molto a trovare il faldone con la pratica della Stella Polare. L'apri, sfogliò qualche documento, trovò quello che cercava e, dopo qualche secondo di imbarazzato silenzio, disse: "E sì, questo Sangermani ha ragione. Prima, per queste cifre doveva firmare il ministro, poi la norma è cambiata e da allora può firmare il capo divisione. La variante ha provocato un po' di confusione. Andiamo in ufficio e sistemiamo tutto."

Tornammo dal capo divisione, l'impiegato gli spiegò cosa era accaduto e gli disse che in giornata avrebbe portato entrambi i mandati di pagamento alla firma. Ringraziai il colonnello, lo salutai e, molto soddisfatto e sollevato, lasciai il Ministero e Roma, presi il treno e la sera ero a Livorno. I giorni che seguirono furono densi d'impegni nell'imminenza della crociera sul Vespucci e non riuscii a parlare con Cesare Sangermani, ma prima di partire per una breve licenza, per partecipare alla Cowes-Dinard, prima regata di La Meloria, di Gianni e Mary Pera (6), mi arrivò una cartolina con una bella immagine di Lavagna, il testo era breve, ma non poteva essere più chiaro: "Signor Comandante, non mi deve niente. Saluti e grazie, Cesare Sangermani."

Milazzo, 15 marzo 2015

Note:

- 1 *Con la Stella Polare eravamo stati due giorni a Genova, come osservatori, in occasione della settimana internazionale di regate invernali.*
- 2 *Il cantiere Sangermani era a Lavagna, dove allora non c'era un porticciolo. Le imbarcazioni ai lavori che non dovevano essere alate in secco andavano in porto a Chiavari, che dista solo 3 o 4 Km da Lavagna.*
- 3 *Quasi tutte le fotografie di questo estratto sono state cortesemente fornite dal Cantiere Sangermani.*
- 4 *Partecipai alla cerimonia, alla quale erano invitati alcuni dei comandanti del Corsaro II ed altri ufficiali "velici". Con me c'erano Marilena e Valeria, che ormai aveva un anno e mezzo. Il primo comandante della Stella Polare era il mio compagno di corso Giancarlo Basile (Immagini sotto).*



- 5 *A quei tempi i nomi dei gradi degli ufficiali dei corpi tecnici della Marina erano come quelli dell'Esercito e dell'Aeronautica.*
- 6 *La regata Cowes – Dinard è stata oggetto di un mio articolo sul Notiziario del CSTN N° 57 del maggio 2017.*



La Stella Polare all'arrivo ad Helsinki, il 23 agosto 1974, durante il mio comando

Non ha bisogno di particolari presentazioni Claudio Ressmann ex ufficiale di Marina convertito al giornalismo comunque legato al mare. Essere stato uno dei sostenitori del CSTN sin dalla sua fondazione lo tiene legato a noi e alla nostra attività editoriale dedicata esclusivamente alla diffusione della cultura della storia e delle tradizioni marinare.

Per questo Lui, che per il "Centro Studi" e per il Notiziario ha sempre un pensiero particolare, non ci fa mancare il suo contributo, contributo che per la qualità e l'interesse che suscitano i suoi interventi sono uno dei nostri punti di forza. Lo scritto sullo storico personaggio trattato questa volta è la conferma della professionalità dell'amico Claudio al quale siamo sempre grati per il suo sostegno al nostro impegno editoriale.



Raffaele Rubattino armatore e patriota

di **CLAUDIO RESSMANN**

L'entrata in linea delle prime navi a vapore all'inizio del 1800 non entusiasmò gli armatori italiani restii ad installare sui loro velieri ruote, macchine e caldaie. In parte perché legati alla tradizione, in parte perché molti credevano ancora nel futuro della vela: i clipper grazie alle recenti innovazioni, spinti dalle loro perfezionate velature, raggiungevano velocità elevatissime, più elevate dei vapori e, secondo loro, avrebbero presto fatto dimenticare quelle "eccentricità" non prive di inconvenienti e di sporcizia che rispondevano al nome di "macchine a trombe di fuoco".

Una negativa esperienza

Aveva dato ragione ai "tradizionalisti", oltretutto, la coraggiosa ma sfortunata esperienza del *Ferdinando I*, la prima nave a vapore costruita in Italia (presso il Cantiere Filosa di Napoli), nel Regno delle Due Sicilie: 115 tonnellate di stazza, lungo 39 metri e munito di due ruote laterali azionate da una macchina di fabbricazione inglese capace di sviluppare 50 cavalli. Attrezzato con due alberi con randa, era entrato in servizio nel 1818 ed aveva suscitato positivi commenti al termine del suo primo viaggio con destinazione Marsiglia.

Il "Conciliatore", foglio scientifico e letterario di Milano, il 1° novembre 1818 aveva scritto: " *Il bastimento è lungo 126 piedi e largo 28 e la sua costruzione può essere ancora perfezionata (sic!). Vi si trovano due alberi da porvi la vela all'opportunità, risparmiando combustibile per andare con le ruote a remi. Evvi una stanza per i passeggeri capace di una cinquantina di persone e possono più di 200 individui rimanere sopra la coperta. Oltre a ciò circa 60 tonnellate di merce possono essere trasportate...*"

Seguivano poi dichiarazioni in toni encomiastici sui vantaggi della navigazione "controvento", toni ripresi anche da altri giornali, che trovarono consenzienti gli ambienti armatoriali genovesi, ma non quelli napoletani, per i quali il successo durò *l'espace d'un matin*: la nuova iniziativa infatti fallì miseramente poiché il *Ferdinando I* fu messo in disarmo, dopo meno di due anni di vita travagliata per le avarie e gli inconvenienti di ogni genere, dando così ragione ai "tradizionalisti".

Un impresario audace e fortunato

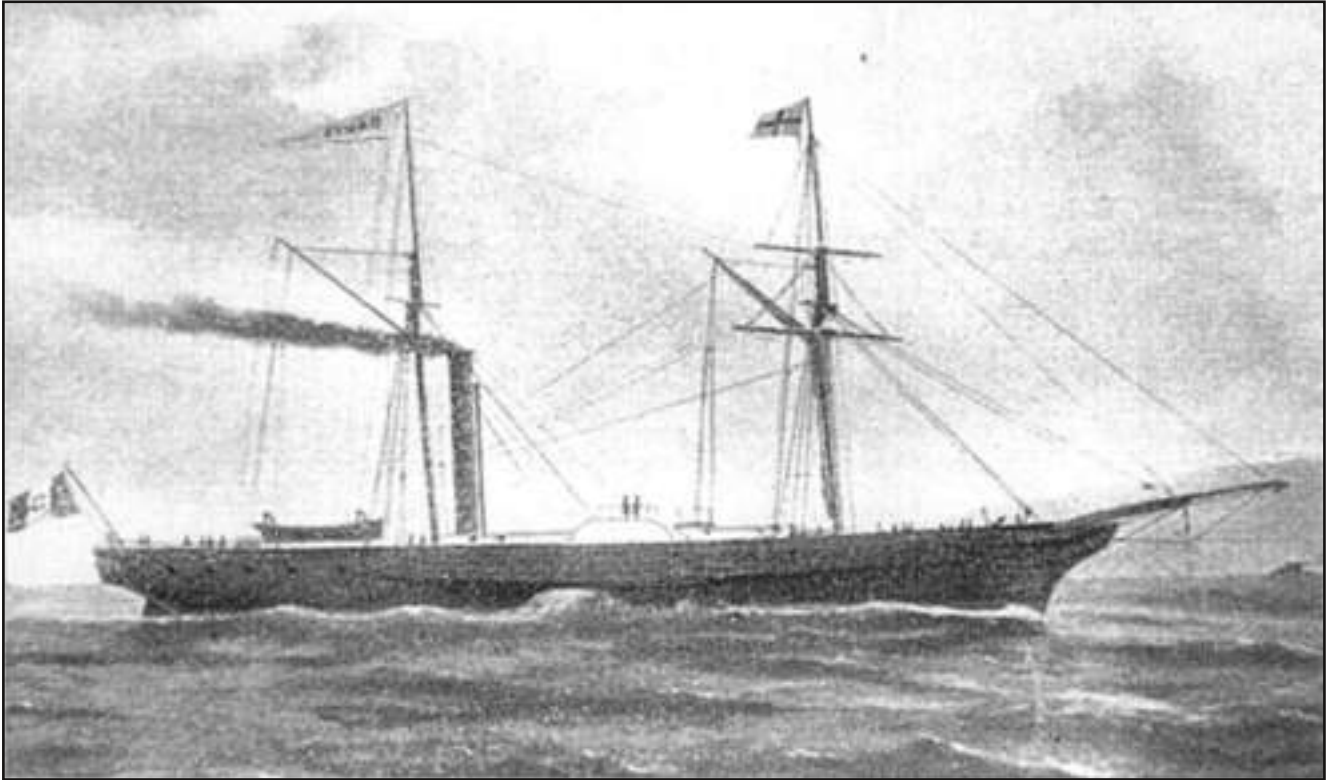
Nonostante tale clamoroso insuccesso, fu tra gli altri l'armatore genovese Raffaele Rubattino (**foto**) a continuare a credere che la marineria a vela fosse giunta ormai al termine e che era il



momento di convertirsi al nuovo sistema di propulsione.

Nato il 10 ottobre 1810 aveva compiuto gli studi al Real Collegio del capoluogo ligure e in seguito si era iscritto alla "Giovane Italia". Insieme ad uno zio materno, Giovanni Battista Gavino, e ad un altro suo parente, Lazzaro Rebizzo, aveva fondato nel 1833 un'impresa di trasporti con corriere tra Milano e Genova in coincidenza con la partenza delle navi e più tardi (1837) aveva creato la Compagnia Lombarda di Assicurazione Marittima.

Gli affari andarono a gonfie vele, per cui il passaggio dall'ambito assicurativo a quello armatoriale, del quale Rubattino intuì il futuro sviluppo grazie proprio all'introduzione della propulsione meccanica, avvenne subito dopo, il 1° settembre 1828, con la creazione della società in accomandita per la navigazione a vapore "De Luchi-Rubattino & Co" con un capitale di 330.000 lire costituito da 330 azioni da 1.000 lire ciascuna.



Contemporaneamente fu acquistato il piroscalo *Dante* (foto), un brigantino-goletta (trinchetto con vele quadre e randa, maestra con randa e, infine, fiocchi al bompresso) costruito nel 1837 nel cantiere Capanna di Livorno, lungo 32 metri, dotato di ruote laterali e di una macchina a vapore da 63 cavalli, fabbricata in Inghilterra dalla ditta "Maudsley Sons & Field".

Al comando del capitano Giovan Battista Toso effettuò il viaggio inaugurale il 21 ottobre 1839 e subito dopo dette inizio al collegamento regolare con Civitavecchia e Napoli: partenze da Livorno il lunedì e il giovedì e da Genova il mercoledì e il sabato.

Inoltre, su iniziativa dello stesso Rubattino, il *Dante*, a partire dal 1840, fu anche impiegato saltuariamente - assoluta novità in Italia - in "viaggi di amenità" (le attuali crociere ante litteram) per consentire ai turisti dell'epoca di conoscere le straordinarie bellezze naturali dell'Arcipelago Toscano.

Anche questa volta il successo non tardò ad arrivare: i passeggeri dimostrarono la loro preferenza per un battello che fosse in grado di rispettare orari precisi, senza dover dipendere dai capricci del vento, mentre per le merci l'armatore riuscì a ridurre sensibilmente i noli praticati dalla concorrenza della vela.

Il successo si consolidò con l'entrata in linea nel 1840 di un secondo bastimento, il *Virgilio*, munito di una macchina della potenza di 120 cavalli, mentre si provvedeva a commissionarne altri due al cantiere Normand di Le Havre, lunghi poco meno di 50 metri, con una potenza installata di ben 260 cavalli. Uno fu battezzato *Castore* ed ebbe una lunga vita operativa, l'altro, *Polluce*, malauguratamente nel 1841 all'altezza dell'isola d'Elba affondò per la collisione con il vapore napoletano *Moginbello*.

Nonostante questo incidente e la concorrenza esercitata dalla flotta del palermitano Vincenzo Florio, questo periodo segnò per la Flotta Rubattino l'inizio di uno sviluppo rapidissimo, a gonfie vele - o più propriamente a

tutto vapore - le cui tappe si concretavano con l'entrata in linea di unità di sempre maggiori dimensioni, con caratteristiche al passo con i progressi della tecnologia.

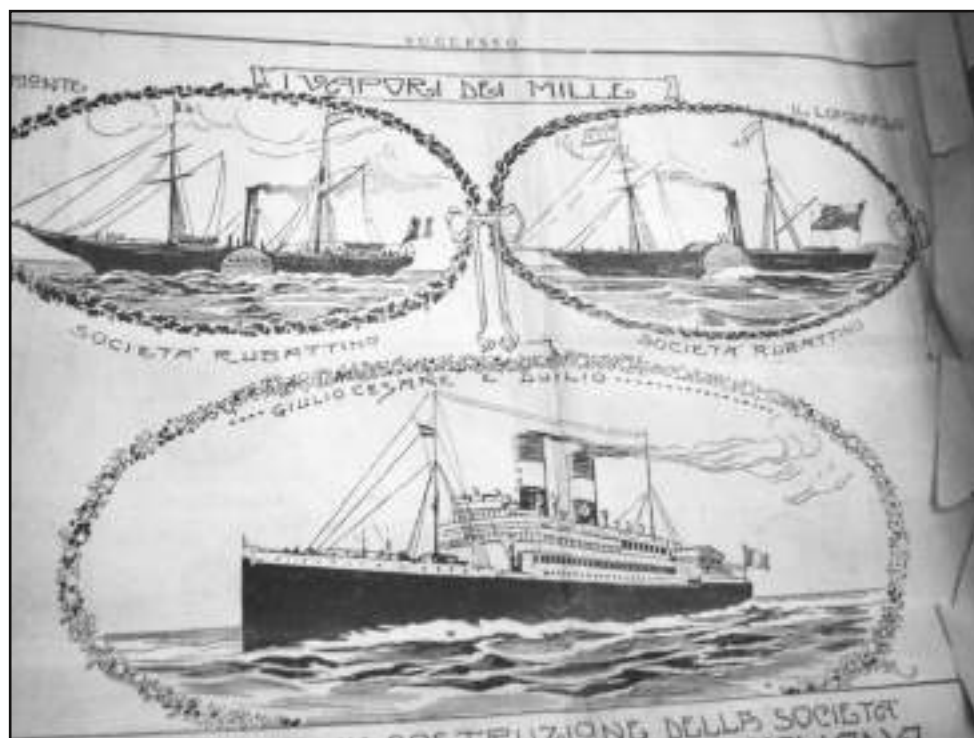
Un patriota

Amico personale di Cavour, di Nino Bixio e dell'onorevole Giuseppe Biancheri, presidente della Camera dei deputati, Rubattino fu un fervente patriota; alcuni nomi delle sue navi sono cari a chi ricorda la storia del Risorgimento e restano legati in maniera indissolubile a molti eventi che portarono all'Unità d'Italia

Appartenevano infatti alla sua flotta il *Cagliari*, impiegato nella sfortunata impresa di Carlo Pisacane, e i due piroscafi *Piemonte* e *Lombardo* (ciascuno lungo circa 50 metri) protagonisti dell'impresa dei Mille, "sottratti" da Garibaldi e da Nino Bixio, fraterno amico dell'armatore; dei due il primo era un piroscifo in legno da 250 tonnellate con propulsione a ruote costruito in Inghilterra nel 1848, ed acquistato nel 1852; l'altro, sempre in legno, era stato varato nel 1841 per la "Società Lombardo Toscana" dalla quale era stato comprato tre anni dopo.

E' da notare che dal 1844 la Compagnia Rubattino aveva cambiato nome divenendo "Società per la navigazione dei battelli a vapore sul Mediterraneo" e come tale dal 1851 aveva cominciato a gestire i servizi regolari tra Genova e la Sardegna.

Sulla scia dell'eco suscitata dalle imprese delle Camicie Rosse e dal prestigioso nome dell'Eroe dei Due Mondi, l'armatore-patriota e la sua Compagnia godettero nella seconda metà del XIX secolo di una popolarità e di una floridezza eccezionali: tutti i



principali porti del Mediterraneo, regolarmente collegati con bastimenti celeri e sicuri, erano diventati sedi della Compagnia, talmente importanti da svolgere in taluni casi anche le funzioni di Agenzie consolari.

Ma le ambizioni di Rubattino, ormai impostosi nel Mare Nostrum, miravano ben oltre le acque del Mediterraneo e, in previsione dell'apertura del Canale di Suez, si spostavano verso ponente. Il Mar Rosso e l'Estremo Oriente erano, infatti, i successivi previsti traguardi dell'ulteriore espansione della sua rete di collegamenti.

Sotto una tale ottica fu fondamentale il 15 luglio 1868, un anno prima dell'inaugurazione del Canale, la partenza da Genova del primo vapore che la Compagnia avviava sulla linea regolare per Porto Said. Il servizio corrispose alle avvedute previsioni del suo realizzatore e dal punto di vista commerciale conseguì notevoli risultati: due volte al mese le navi della "Rubattino" lasciavano Genova per Alessandria con carichi di cemento, catrame, cereali, vino, liquori e manufatti e trasportavano al ritorno caffè, rame e zucchero e cotone.

Per quanto riguarda i passeggeri, nel primo periodo di esercizio, dal luglio 1858 al luglio 1859, ne furono trasportati ben 1.720, un numero superiore alle più rosee aspettative.

L'espansione nel Mar Rosso

In attesa del completamento del Canale di Suez fervevano intanto le iniziative dell'intraprendente armatore per realizzare nel Mar Rosso una base di appoggio in previsione sulle future rotte delle sue navi per l'Oriente.

Rubattino si rivolse, per la scelta della zona più opportuna e per le successive trattative per l'acquisto, ad un ex-missionario, il savonese Giuseppe Sapeto, una singolare figura di viaggiatore e di orientista: intraprendente e

buon diplomatico, possedeva infatti una perfetta conoscenza delle coste eritree e parlava correntemente l'arabo e molti dialetti del posto. Entrato diciottenne nell'Ordine dei Lazzaristi di San Vincenzo, si era stabilito nel 1830 a Massaua e con altri missionari, tra i quali padre Guglielmo Massaia, aveva compiuto importanti spedizioni all'interno del territorio instaurando proficui rapporti di amicizia con i capi delle principali tribù eritree.

In Eritrea, Abissinia ed Egitto il Sapeto era rimasto per circa un trentennio fino a che nel 1860 aveva gettato alle ortiche l'abito talare e si era trasferito a Parigi. L'incarico di conservatore di manoscritti orientali presso la Bibliothèque Nationale evidentemente non soddisfece l'irrequieto africanista il quale dopo due anni preferì insegnare la lingua araba dapprima a Firenze e poi a Genova, dove conobbe Raffaele Rubattino.

L'armatore non ebbe difficoltà a convincerlo di effettuare insieme al capitano di vascello Ferdinando Acton, futuro ammiraglio e ministro della Marina, un viaggio di ricognizione sulla costa eritrea alla ricerca di una zona adatta a soddisfare i suoi sogni espansionistici, le cui spese sarebbero state sostenute interamente dalla Compagnia.

I due esploratori dopo una accurata ricerca scelsero Assab, una località situata sulla costa meridionale della Dancalia, ubicata all'estremità settentrionale di una grande baia ellittica protetta dai venti di levante dalle due isole Darmabah e Fatmah. La rada fu giudicata idonea ad accogliere anche navi di grandi dimensioni.

Al ritorno in Italia nel 1868 anche lo stesso Sapeto si fece fervido sostenitore delle idee di Rubattino, appoggiandole al congresso delle Camere di Commercio, tenutosi a Genova lo stesso anno, e negli ambienti governativi romani. Questi ultimi, molto interessati anche politicamente alla vicenda, non tardarono a dare in forma ufficiale il loro appoggio.

La scelta di Assab venne ratificata il 15 novembre 1869 ed il possesso della città fu ceduto dal sultano di Raheita al Sapeto mediante un atto privato dal momento che l'acquisto veniva effettuato in nome e per conto della "Compagnia Rubattino" allo scopo di creare un deposito di carbone per le proprie navi. Particolare significativo per quanto riguarda la tempestività dell'operazione: soltanto due giorni dopo la firma del documento il primo convoglio di piroscafi attraversava il canale di Suez, appena inaugurato dal Khedivè egiziano Ismail.

La Compagnia ligure fu in tal modo in grado di realizzare immediatamente linee regolari sulle rotte del Mar Rosso ed assunse ben presto il ruolo di protagonista nell'esercizio delle comunicazioni rapide tra l'Europa e l'Estremo Oriente. Il livello delle sue navi era altissimo, sia per lo scrupoloso rispetto degli orari, sia per l'impeccabile servizio di bordo, pari o addirittura superiore a quello offerto da Compagnie concorrenti, prima fra tutte la britannica "P & O" (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company).

Intanto in Italia il governo, a partire dal 1862, assegnava le prime (e...reddiziose!) convenzioni sovvenzionate: alla "Flotta Florio" dell'omonima famiglia palermitana vennero riservate le linee della Sicilia con diramazione a Malta, porti adriatici e Tunisi, mentre alla "Rubattino" furono assegnate le linee della Sardegna, l'Egitto e le Indie.

L'unificazione delle due Società di navigazione era logica ed inevitabile, e ciò avvenne il 4 settembre 1881 con la fondazione della "Navigazione Generale Italiana" (capitale 100 milioni di lire), suscitando grandi entusiasmi negli ambienti marittimi. Rubattino sin dall'inizio si dimostrò però decisamente contrario alla fusione, temendo che Palermo sarebbe prevalsa su Genova, ma alla fine dovette arrendersi di fronte alla evidente convenienza dell'operazione per ambedue le Compagnie.

Il ruolo di Assab

Grazie alla lungimirante iniziativa di Rubattino, Assab, ceduta allo Stato nel 1882, divenne il primo possedimento italiano d'oltremare e costituì una preziosa testa di ponte per l'espansionismo nazionale nell'Africa Orientale. Ma nel 1882 l'armatore genovese era già scomparso dalla scena pubblica. Moriva infatti il 2 novembre 1881 a Genova, nella città che l'annovera tra i suoi figli più illustri e che gli ha dedicato un monumento con una bella statua in bronzo dello scultore Antonio Rivalta, collocata nel quartiere di Sottoripa, a piazza Caricamento, vicino al Palazzo San Giorgio.

Quinta ed ultima puntata della carrellata storica - estremamente interessante - tra le prime società armatrici italiane che hanno iniziato ad operare sulle linee transcontinentali affermando la nostra capacità imprenditoriale nel campo marittimo e nelle costruzioni cantieristiche navali. Storie di uomini e navi e di un'epoca della quale è bene non perdere la memoria. Per questo ringraziamo Peppe Peluso per il grande impegno che mette nelle sue certissime ricerche.



Società di Navigazione Sicula Americana

La quinta compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana

Con accenno alla "Peirce Line" e alla "Transoceanica"
di **Giuseppe Peluso**
(quinto episodio)

Nel precedente numero del "notiziario", nel trattare della "Italia Società di Navigazione a Vapore", abbiamo visto come nel 1913, data la forte concorrenza esercitata dalla "Sicula Americana" sul servizio sia del Nord Atlantico che del Sud Atlantico, l'Italia a Vapore decide di trasferire la sua sede da Genova a Napoli, lo stesso porto sede della "Sicula Americana" che ora andremo ad analizzare.



foto 1

Nei primi anni del XX secolo i fratelli Giorgio e Guglielmo Peirce, già soci dell'agenzia marittima "Peirce, Becker & Ilardi" di Messina, costituiscono la "Fratelli Peirce" per gestire in proprio vari mercantili, come il *Città di Messina*, il *Mongibello*, il *Belvedere*, l'*Eugenia*, il *Dora* etc. Nel 1906 ritengono che ci siano favorevoli opportunità per un servizio passeggeri e merci tra la Sicilia, l'Italia Meridionale e New York. Pertanto, quale affiliata della "Fratelli Peirce", costituiscono la società "Sicula Americana" che consente loro di inserirsi più efficacemente nel lucroso settore del trasporto degli emigranti [1]. A tale scopo fanno costruire due transatlantici da cantieri inglesi che ancora vanno

per la maggiore in questo genere di navi. Purtroppo durante il disastroso terremoto di Messina del 1908 muore Giorgio, i suoi familiari e le sue sorelle, lasciando Guglielmo Peirce unico proprietario delle flotte e di tutto il patrimonio familiare. Il terremoto lo convince anche a trasferire a Napoli il centro dei suoi affari dove riesce ad ottenere delle linee in convenzione ed a rafforzare la sua "Sicula Americana" che nel 1913 possiede tre transatlantici.

Piroscafo *San Giorgio* [2] di 6.392tonn, varato ad aprile 1907, presso i cantieri "Sir James Laing & Sons Ltd" di Sunderland, ed entrato in servizio il 19 luglio dello stesso anno. Lungo 123.7 mt, largo 15.8 mt, 2 eliche, 2 motrici a triplice espansione e 14 nodi di velocità. Praticamente è un piroscafo gemello dei contemporanei *Re D'Italia* e *Regina D'Italia* del "Lloyd Sabauda". Trasporta 30 passeggeri in prima classe, 60 in seconda e 1800 emigranti in terza classe sulla rotta Napoli, Messina, Palermo, New York. Nel 1917 è trasferito alla "Transoceanica" con lo stesso nome e nel 1921 alla N.G.I. dove è ribattezzato *Napoli*. Sarà

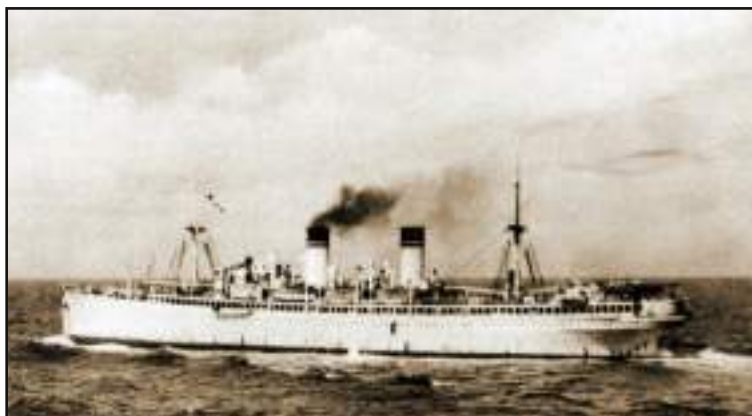


foto 2

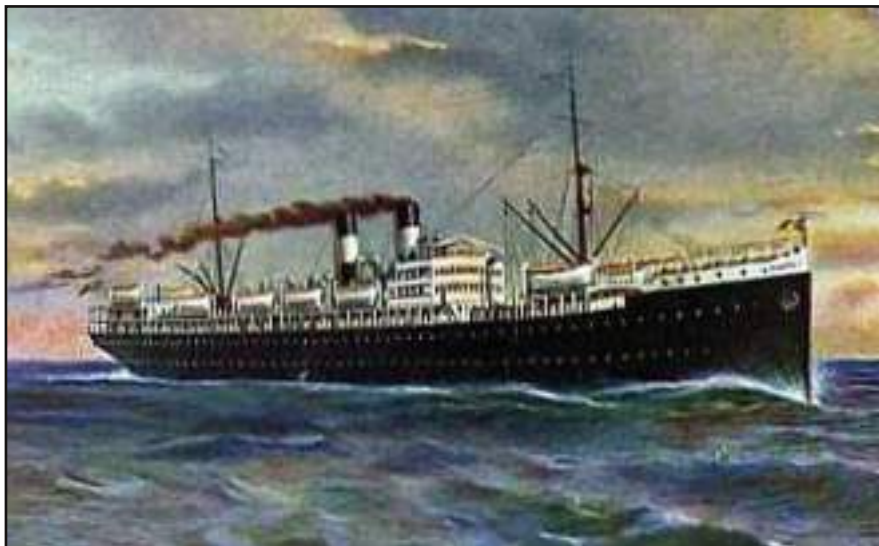


foto 3

radiato nel 1926 e demolito a Savona nel 1928.

Piroscafo *San Giovanni* [3] di 6.592 tonn, varato nel giugno 1907 presso il cantiere "Laing, Deptford Yard" e completato nel settembre dello stesso anno. Lungo 131.1 mt, largo 16.1 mt, 2 motrici a triplice espansione e 14 nodi di velocità, praticamente metri 7.32 più lungo del precedente *San Giorgio*. Come le altre della sua stessa società percorre la rotta nord atlantica ma nei periodi di magra non disdegna far rotta verso il Rio della Plata. Nel 1917 è

trasferito alla "Transoceanica" con lo stesso nome e nel 1921 alla N.GI. dove, ribattezzato *Palermo*, ripercorre la Napoli - New York. Sarà radiato nel 1928 e demolito a Genova.

Piroscafo *San Guglielmo* [4] di 8.341 tonn, varato il 29 marzo 1911 nei cantieri "Henderson D. & W. & Co. Ltd" di Meadowside. Lungo 143.3 mt, largo 17.1 mt, 2 motrici a triplice espansione e 15 nodi di velocità, uno in più dei predecessori, e offre miglior confort ai 50 passeggeri di prima classe, i 175 di seconda e i 2.200 di terza classe. Questo piroscafo è ordinato dalla nuova sede di Napoli, dopo la morte di Giorgio Peirce nel terremoto di Messina, ed è considerato una nave di lusso per gli emigranti. Entrato in servizio nel 1912, nel 1917 è trasferito alla "Transoceanica" con lo stesso nome ed è utilizzato come trasporto truppe. L'8 gennaio 1918, partito da Gibilterra in compagnia del *San Giovanni* e del cacciatorpediniere *Bersagliere*, è silurato dal



foto 4

sommersibile tedesco U.63. IL capitano cerca di portarlo ad arenarsi verso la costa ma purtroppo affonda a circa 800 metri da Loano.

Naturalmente questi piroscafi trasportano emigranti siciliani, più che passeggeri di prima classe; attirando sempre un gran numero di passeggeri. Nel mese di agosto 1914, approfittando delle favorevoli condizioni causate dallo scoppio della prima guerra mondiale, la "Siculo Americana" invia le sue tre navi a New York, con un paio di giorni di distanza tra l'una e l'altra, a vantaggio dei cittadini americani che vogliono tornare a casa.

Intanto, viste le favorevoli condizioni di impiego la società trasmette l'ordine per una nuova costruzione al cantiere "Palmer's Shipbuilding & Iron Company Ltd." di Hebburn".

Piroscafo *San Gennaro* [5] varato nell'ottobre del 1915 e completato nel luglio del 1917. Disloca 10.917 tonn, lungo 157.9 mt, largo 19.5 mt, 2 motrici quadruplici espansione, 2 eliche, 16.5 nodi. Naturalmente, perdurando lo stato di guerra, è immesso in servizio come cargo per la "Fratelli Pierce" che nello stesso anno è assorbita dall'appena creata "Transoceanica Società Italiana di Navigazione"; è generalmente utilizzato come cargo per il trasporto di agrumi e merci varie soprattutto verso gli Stati Uniti. Nel 1919 ritorna presso il cantiere Palmer's per essere completato e nel 1921 sono aggiunte le sistemazioni per i passeggeri. Nello stesso anno la Transoceanica è

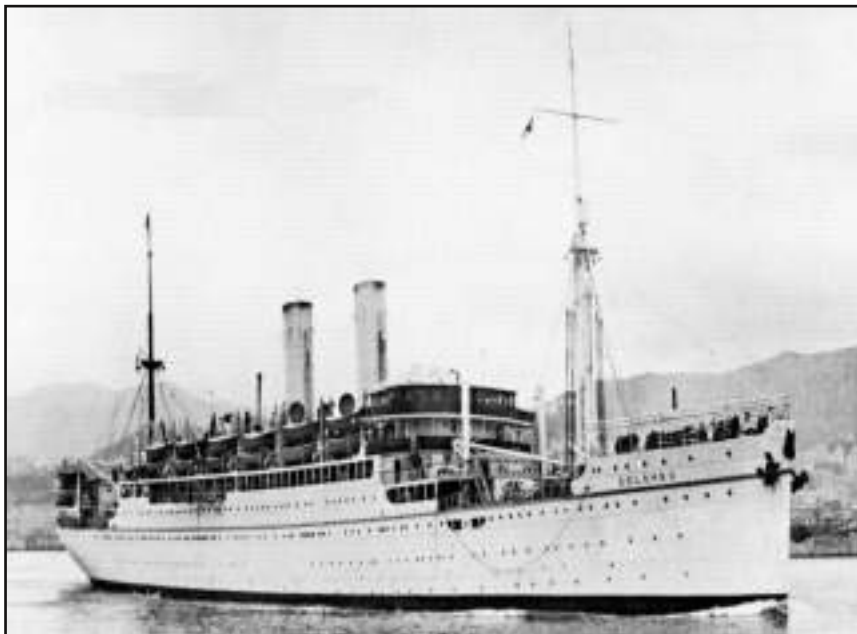


foto 5

assorbita dalla N.G.I. ed è ribattezzato Colombo (in onore del banchiere e industriale Giuseppe Colombo e non di Cristoforo Colombo) percorrendo la rotta Napoli – New York. Il 15 gennaio 1923 è inviato presso i “Cantieri ed Officine Meccaniche Meridionali” di Baia dove è trasformato in transatlantico di lusso con una stazza che arriva a 12.087 tonn. Ora può trasportare 100 passeggeri in prima, 700 in seconda e 2.000 in terza classe e tra le lussuose nuove sale troviamo una sala da musica in stile Luigi XVI, una sala per fumatori in stile XIII secolo e due caffè veranda, di prima e seconda classe. Percorre sempre la linea per il Nord America fino al 1928 quando passa alla linea del Sud

America. Nel 1932 passa alla “Italia – Flotte Riunite” ed è destinato, insieme ai piroscafi *Orazio* e *Virgilio*, ai viaggi di linea Genova - Centro America e Pacifico sudamericano. Nel 1937 passa alla “Lloyd Triestino” e nel 1940, allo scoppio della guerra, si trova bloccato in Eritrea, nel porto di Massaua, dove si autoaffonda l’8 aprile 1941 quando gli inglesi occupano la colonia. Sarà rimesso a galla nel 1948 e demolito nel 1949.

Negli anni della Grande Guerra le cessioni e gli affondamenti riducono a solo tre piroscafi la consistenza della flotta sociale della “Italia Vapore” che comunque deve provvedere alle linee nord e sud atlantiche. La capogruppo N.G.I., anche in considerazione della possibile maggiore concorrenza che nel dopoguerra possa esercitare la “Sicula Americana”, decide di acquisire la maggioranza azionaria di quest’ultima società e della società madre da cui dipende, la “Fratelli Peirce”. Pertanto il 19 agosto 1917 la “Navigazione Generale Italiana” fonda a Napoli la “Transoceanica Società Italiana di Navigazione” [6] ed in questa fa confluire le flotte della “Italia Società di Navigazione a Vapore”, della “Fratelli Peirce” e della sua controllata “Sicula Americana” con la quale abbiamo iniziato questo capitolo.

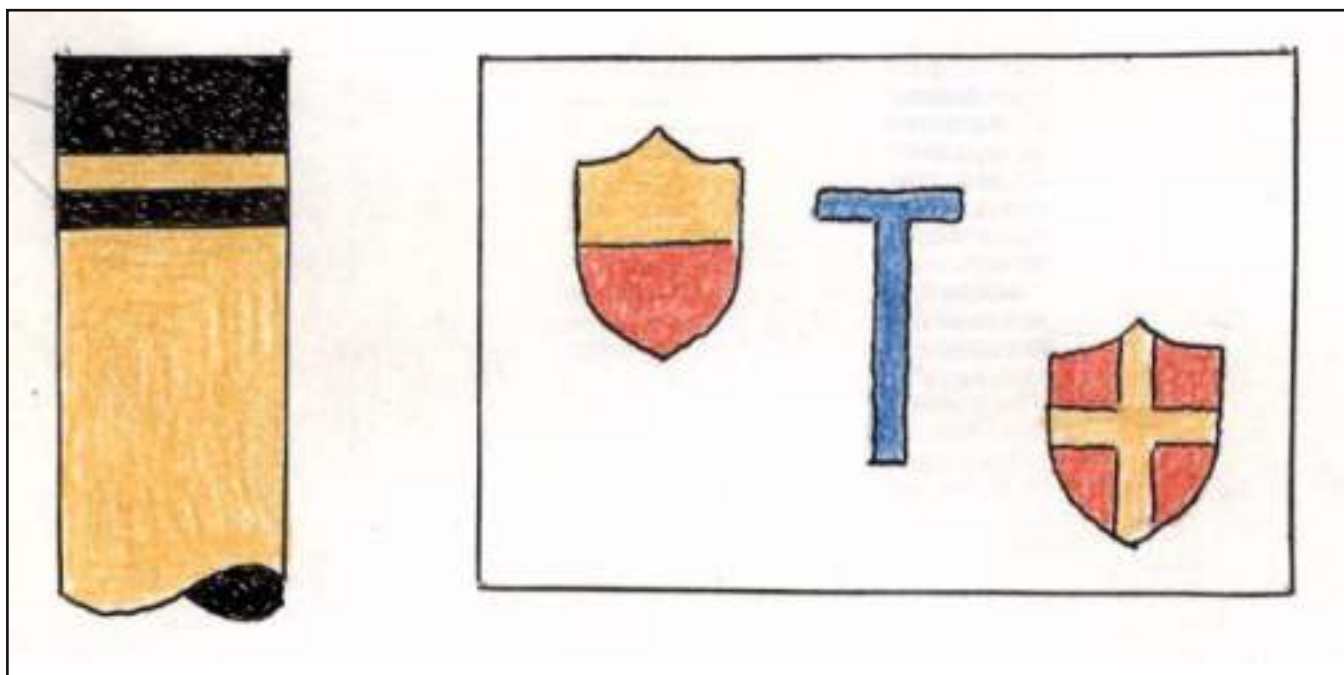


foto 6

In tutto vi confluiscono, inizialmente, dodici piroscafi.

- *Brasile, Italia, Napoli* e *Toscana* della "Italia Navigazione a Vapore".

- *San Giorgio, San Giovanni* e *San Guglielmo* della "Sicula Americana".

- *San Gennaro*, ordinato inizialmente dalla "Sicula Americana" e poi acquisito dalla "Fratelli Peirce" come cargo.

- *Italia* (battezzato poi *Masaniello*) [7], i gemelli *Dinnammare* e *Sicania* [8], *Posillipo* [9] della "Fratelli Peirce".

- *Milazzo* e *Volturno* [10], due cargo gemelli costruiti nel 1916 dalla "Fiat San Giorgio" di La Spezia ed equipaggiati con motori recuperati dal *Principessa Jolanda* andato perduto durante il varo. Ceduti direttamente dalla N.G.I. entrambi sono affondati quasi subito da sommergibili degli Imperi Centrali. Il primo nello stesso anno 1917 e il secondo nel 1918.

foto 7

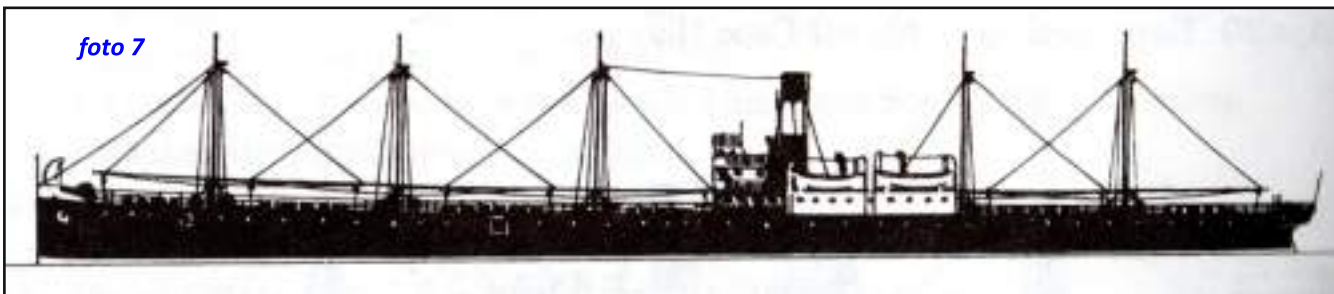


foto 8

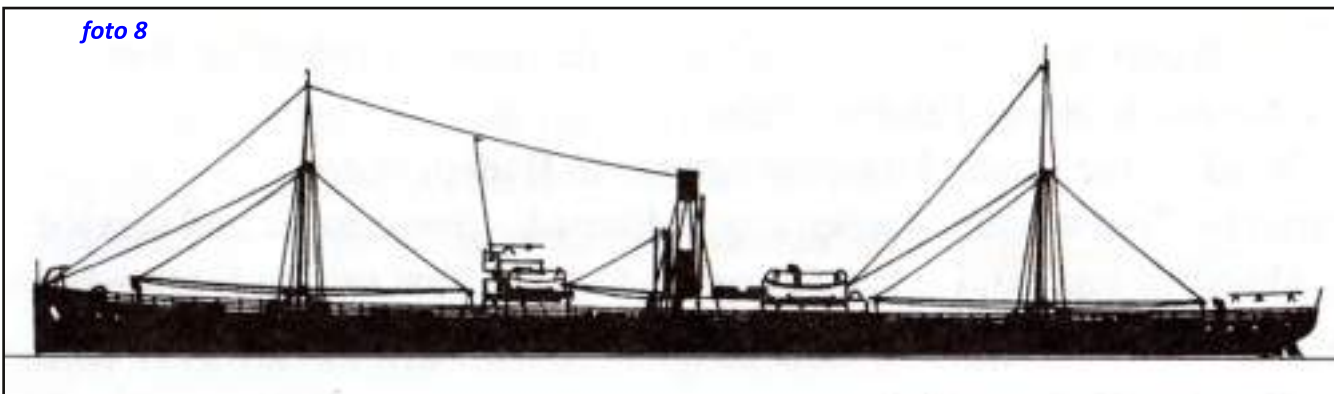


foto 9

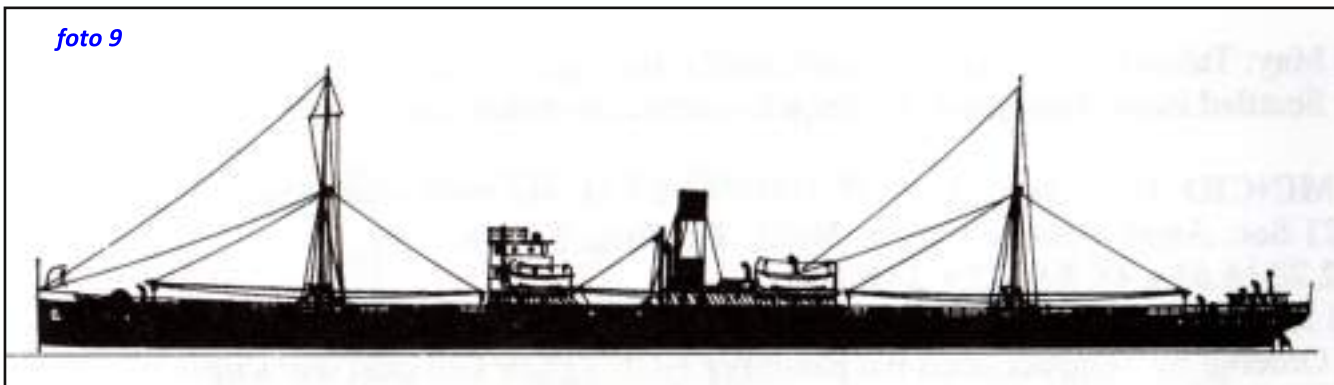


foto 10

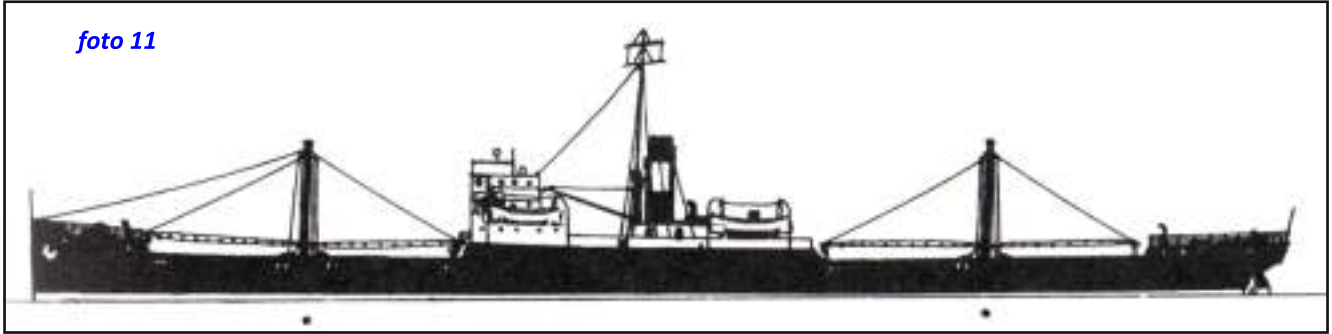


A causa del fatto che è fondata durante la prima guerra mondiale, le informazioni disponibili riguardanti le prime attività della Transoceanica sono molto limitate, ma è chiaro che il *San Giorgio*, il *San Giovanni* e *San Guglielmo* continuano la navigazione tra l'Italia e New York, così come pure il piroscavo *Napoli*. Tuttavia abbiamo anche visto che il *San Guglielmo* è affondato da un sottomarino tedesco il 18 gennaio 1918, e il *Napoli* naufraga per collisione, davanti alla costa ligure, il 4 luglio 1918.

In teoria anche le altre navi passeggeri, il *Brasile*

(ex Argentina), l'Italia e la Toscana, dovrebbero avere navigato in Sud America, ma sembra che Brasile e Italia siano state requisite dal governo italiano per essere destinate a varie attività nel Mediterraneo. Pertanto solo il Toscana continua il servizio passeggeri per il Sud America, ma per poco, purtroppo anch'esso affonda per collisione, nei pressi di Gibilterra, il 5 febbraio 1918; e questo disastro segna la fine del servizio passeggeri sudamericano di questa Società.

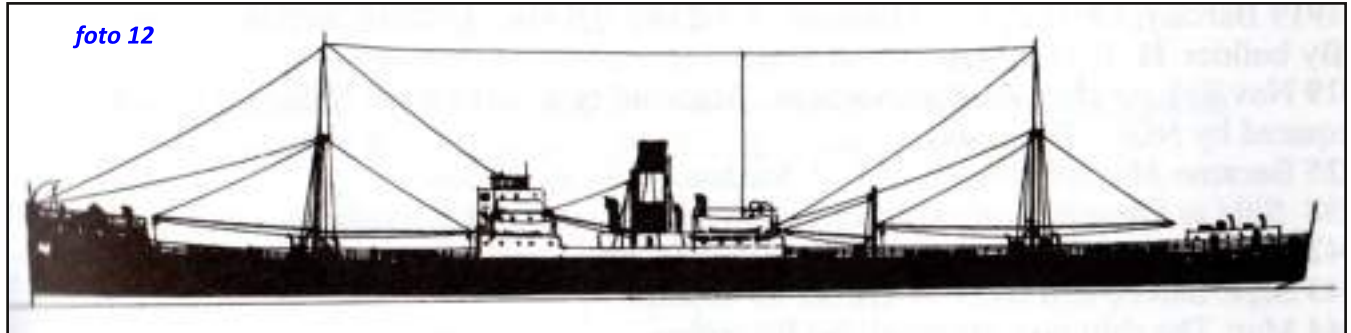
foto 11



C'è invece un incremento del servizio cargo con l'immediata sostituzione, nel corso del 1919, del Milazzo e Volturno con altrettanti che riprendono gli stessi nomi. Sono gli ex War Hostage ed ex War Viceroy [11], costruiti in Gran Bretagna, che sono ribattezzati con gli stessi nomi dei predecessori.

Nell'anno 1920 entrano in servizio i cargo gemelli Fiume e Sile [12], sempre di costruzione inglese ed

foto 12



appartenenti anch'essi al programma "war", ed una terza unità, il Mincio, seppure commissionato non fa in tempo a battere la bandiera della Transoceanica ma direttamente quella della N.G.I. che assorbirà il tutto.

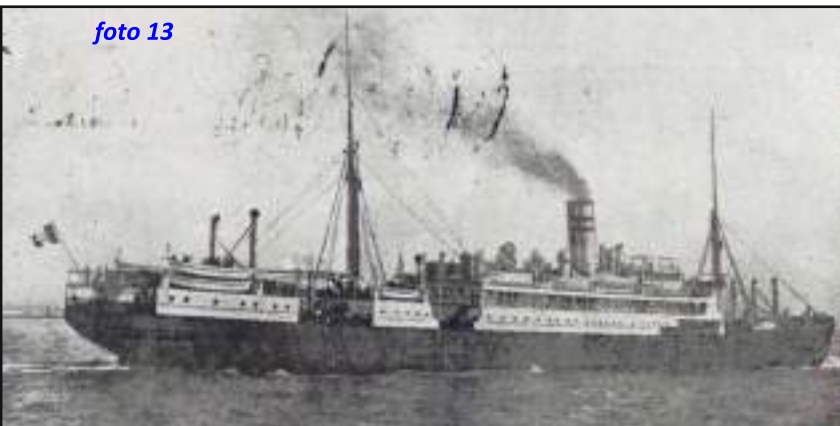
Siamo nell'immediato dopoguerra e la stessa N.G.I. soffre una grave mancanza di tonnellaggio; economicamente non può più permettersi di gestire delle controllate, pertanto il 20 agosto 1921 assorbe al completo la Transoceanica con le rimanenti sue unità.

Un anno più tardi i superstiti transatlantici Brasile e Italia sono venduti alla Linea "SITMAR".

Infine, ma solo per curiosità, apprendiamo che Guglielmo Pierce nel 1919 crea una seconda "Sicula Americana" che non ha nessun vincolo con la prima la quale, come visto, nel 1917 è assorbita da N.G.I.

La finalità della nuova impresa è il trasporto emigranti verso il Nord America e il trasporto passeggeri tra Napoli e New York. Servizio che inizia nel dicembre del 1920 e continua fino al novembre del 1923 quando il suo unico transatlantico è venduto e si prosegue con il solo servizio merci, fino al 1926, quando la società è sciolta.

foto 13



Piroscalo Guglielmo Peirce [13] di 8.512 tonn, in servizio dal 1920 al 1923. Varato il 21 dicembre 1907 nei cantieri "Friedrich Krupp A.G." di Kiel come Corcovado per la "Hamburg America Line". Lungo 136.64 mt, largo 16.82 mt, trasporta 136 passeggeri in prima e 1.126 passeggeri in terza classe alla velocità di 13 nodi. Nell'aprile del 1908 parte per il suo primo viaggio Hamburgo - Sud America che svolge in coppia con il

gemello Ypiranga. Nel 1912 passa alla rotta per New York e nel 1914 passa nel Mediterraneo per percorrere la rotta New York - Napoli - Messina - Odessa. Allo scoppio della prima guerra mondiale si rifugia nel Mar di Marmora, vicino Costantinopoli. Diventa la nave caserma Such della marina turca e nel dopoguerra è ceduta al governo italiano che, come Guglielmo Peirce, lo vende alla nuova "Sicula Americana". Nel 1923 passa alla "Cosulich Line" e nel 1926 al "Lloyd Sabaudò" dove è battezzato Maria Cristina. Nel 1930 è venduto alla "Cia Colonial" di Lisbona dove, con il nome Mouzinho effettua servizio tra Portogallo, Angola e Mozambico. Nel 1954 è smantellato a Savona.

Bibliografia e crediti

Duncan Haws - *Merchant Fleets Italia*

<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/>

LIBRI IN VENTRINA . . . raccomandati



LE BARCHE DI ARTÙ

Le opere di Artù Chigliato -

Un Maestro dello Yacht Design

di Federico De MINERBI, Dario De Bastiani
Editore, settembre 2017, pagg. 188 +
appendice, s.i.p.

Artù Chigliato (1902-1985) è stato progettista veneziano di imbarcazioni da diporto del XX secolo. In questo libro sono raccolte le sue opere più significative, accompagnate, dove possibile, da suoi articoli pubblicati su riviste nautiche italiane e straniere. Univa una profonda cultura nautica e di architettura navale a una innata straordinaria capacità di disegno e le eleganti linee delle sue carene sono ancora oggi uniche e riconoscibili.

Per vari decenni è stato membro del Consiglio direttivo e Presidente della Commissione Tecnica della Federazione Italiana Vela.

Lucien Basch (archeologo e storico navale) scrisse sul *Mariner Mirror* organo della società di ricerche storico-navali del National Maritime Museum di Greenwich di cui Artù era membro: "Artù Chigliato lascia ancora una traccia: il dolore di non più rivedere, almeno in questo mondo, il più delicato, più attento, più

scrupoloso, più cortese, più discreto e per me il più caro degli amici".

Questo libro, prezioso e basilare per i suoi contenuti, per le storie e le barche descritte e per la sua originalità grafica, è un atto d'amore e di devozione verso uno dei padri dello yachting italiano voluto e realizzato dall'autore, l'ing. Federico De Minerbi, genero di Artù e marito della figlia Sabina.

Per il lavoro fatto a lui deve andare la gratitudine di tutti gli appassionati della Vela.

FATTI E PERSONAGGI STORICI

*L'ing. Artù Chigiato, veneziano, progettista di barche a vela e dirigente tecnico della Federazione Italiana Vela ha lasciato il segno della sua competenza e del suo attaccamento al mondo dello yachting italiano. I suoi scritti, tecnici o storici come quello che riportiamo, sono significativi per ricordarci quale era la sua personalità.
(da Vela e Motore, aprile 1966).*



LA BARONESSA DELL'ISOLA DI S. ANDREA

di Artù CHIGGIATO

Nel "Gazzettino", giornale di Venezia, del 25 ottobre 1965, apparve un articolo del suo inviato speciale Italo Rossi, dal titolo: "LA DIABOLICA PROPRIETARIA DELL'ISOLA ROSSA. Sparavano sui pescatori i cannoni della Baronessa".

Nell'articolo la "Baronessa" non è nominata, ma era chiaro che si trattava della nobildonna Elisabetta Barbara de Hutterot (foto), proprietaria dell'Isola di S. Andrea, vicino a Rovigno (Istria), ora chiamata dagli jugoslavi "Isola Rossa".

Quell'articolo riportava una leggenda, a fondo cattivo, che si è voluta creare a Rovigno sulla figura di questa nobildonna. Il giornalista così descrive:

"LA BARONESSA" - Incontri all'Isola Rossa in Jugoslavia, a un miglio di mare da Rovigno.

Un pescatore mi parla della Baronessa, la diabolica nobildonna proprietaria dell'Isola fino a quando non arrivò Tito con i suoi. Sono passati vent'anni, non ne ricorda più il nome. Dice che questa nobildonna prendeva letteralmente a cannonate i pescatori che si avvicinavano un po' troppo alla sua dmora. Non ci crede? Venga con me.

Mi porta sul belvedere del ristorante da dove si gode un panorama incantevole.

Li vede questi due cannoncini? Li abbiamo conservati per ricordo. Era con questi che . . .

Il pescatore è un uomo sui cinquant'anni e parla bene l'italiano. China il capo poi mi guarda di nuovo e fa: lei non ci crede, vero?

Ci credo, ci credo, ma vorrei sapere qualche cosa di più.

Il nome non se lo ricorda, ma era sposata? Certo con un barone, lui sì che era una brava persona. Abbiamo conservato il ritratto che si trova appeso a una parete nel ristorante. E la tomba, che poi non è proprio una tomba, non saprei come dire . . .

E' molto grande. Un Mausoleo? Ecco, proprio un Mausoleo, si trova dall'altra parte dell'Isola. Di fronte c'è un prato molto grande. Qualche volta i turisti ci vanno a ballare e si fa luce con le torce.

Ma che fine ha fatto questa baronessa?

Mah, nessuno ne sa niente. Durante la guerra si era fatta molti amici fra i tedeschi, poi è sparita.

Dicono che l'hanno uccisa i partigiani.

Lei sa che l'Isola Rossa si chiama così per il fervore rivoluzionario che la caratterizzò.

Non lo sapevo. Se vuol sapere i nomi provi in portineria.

In portineria nessuno sa niente, la storia non è riportata in nessuna pubblicazione.

Ormai c'entra la leggenda perchè la brutta storia se la passano di bocca in bocca, da padre in figlio, sempre più vaga e affievolita.

La Baronessa e i suoi cannoncini si muovono in un'atmosfera sempre più rarefatta.

La Baronessa Hutterot era tutt'altro che una "diabolica signora", nè si sarebbe mai sognata di "sparare sui pescatori".

Ho avuto occasione d'incontrarla diverse volte negli anni tra il 1928 e 1942 e ho avuto modo di conoscerla e di stimarla. Essa era una donna sportiva, amante del mare, e aveva posseduto alcune imbarcazioni a motore e a vela



con le quali partecipava a regate e spesso alle crociere in Dalmazia, allora organizzate dal compianto Ammiraglio Camperio.

Elisabetta Hutterot fu tra i pionieri della motonautica sportiva e fedelissima alle prime competizioni motonautiche internazionali di Venezia alle quali prendeva il via con le serie dei suoi "Oszero".

Figlia dell'Ing. Hutterot, che fu uno dei più brillanti architetti navali della fine dell' '800, costruttore della prima flotta del Lloyd Triestino, la Baronessa viveva quasi tutto l'anno nella sua Isola di S. Andrea, dedicandosi a iniziative sociali e benefiche, tra cui l'Istituto dei figli di Marinai di Rovigno, e a collezioni di oggetti di arte, alcuni dei quali sono oggi visibili nel Museo di Rovigno, e alla condotta di una moderna azienda agricola, curando le sue proprietà non lontane dall'Isola.

Fu in una di queste visite alla sua azienda che, attratta dalle grida di aiuto di due operai semiasfissati in un cunicolo della vicina miniera di Punta Avro, senza esitazione si fece calare in quel pozzo e riuscì in due tentativi, trattenendo il respiro, a legare, grazie alla sua abilità marinara, con delle corde quei due sventurati che furono così subito tirati fuori. Purtroppo uno dei due non poté sopravvivere.



Per questo atto di coraggio e di altruismo essa fu un anno dopo decorata della medaglia d'argento al Valor Civile e il fatto ebbe in quella epoca tanta risonanza che la "Domenica del Corriere" dedicò all'episodio una delle sue pagine a colori.

Verso la fine della guerra, nei tristi momenti della lotta partigiana che infieriva anche a Rovigno, essa venne barbaramente trucidata assieme alla vecchia madre e alla fedele cameriera.

Questa triste fine, di cui non si ebbero mai chiari particolari, si è tramutata oggi in leggenda ad uso turistico, dato che la bella isola vive oggi di turismo: la sua residenza, una classica palazzina tipicamente veneto-istriana, col suo porticciolo e la chiesetta attigua, incorniciata da folti pini italici e da cipressi, è oggi trasformata in un albergo ristorante!

Della mobilia antica padronale non vi è più traccia, e così andarono anche dispersi numerosi modelli di navi del Lloyd Triestino, costruite tra il 1890 e il 1914, molti dei quali rappresentavano progetti del padre di Elisabetta, l'Ing. Hutterot.

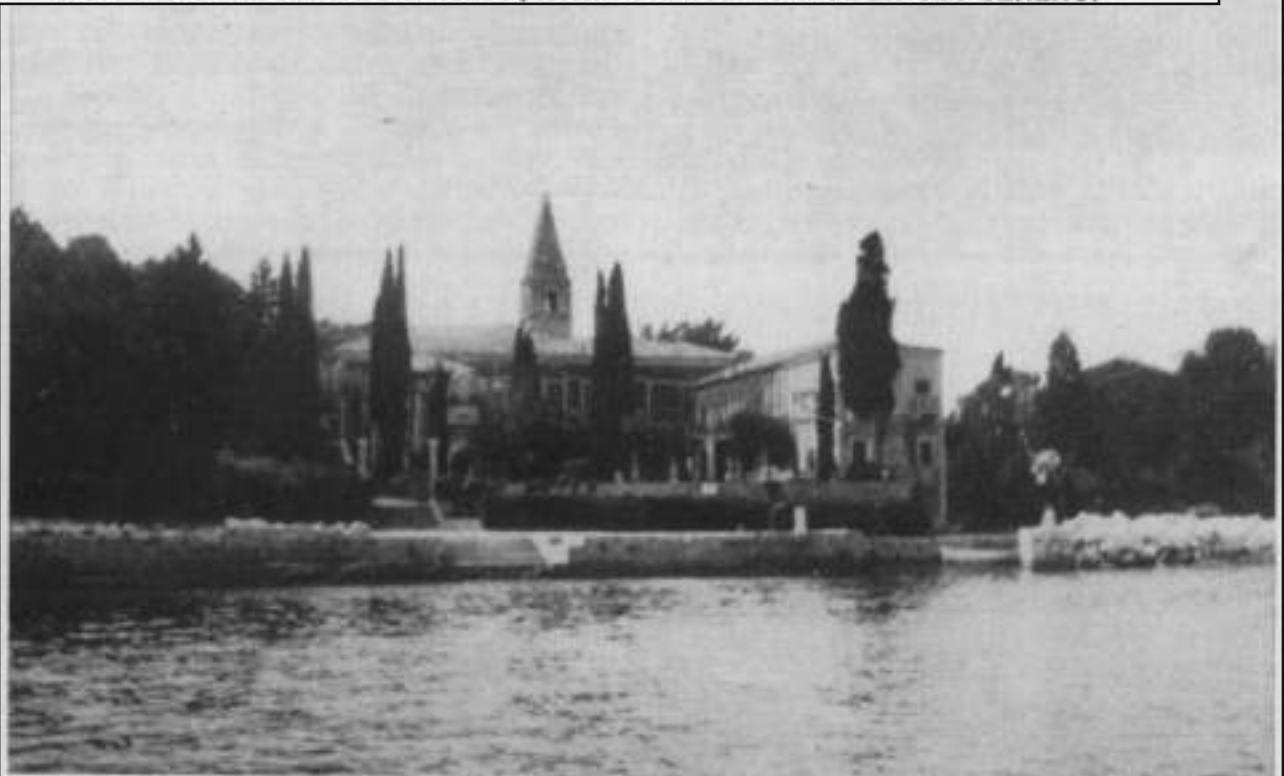
Ricordo i modelli ben conservati in alcune sale della villa, quasi una parte di essa fosse destinata a museo navale e spiace oggi, a noi appassionati, che siano scomparsi questi oggetti, aridi forse per il loro aspetto soprattutto tecnico, ma preziosi cimeli a testimonianza di un'epoca storica, quando ci fu il gran passo dalla navigazione a vela a quella a vapore.

Essi avrebbero potuto anche dire ai posteri una parola ben diversa dalle malvagie invenzioni che si van seminando al solo scopo di dar qualcosa in pasto alla facile credulità dell'ignaro turista.





La Baronessa Hutterot era molto sportiva e partecipò a numerosi Concorsi Motonautici Internazionali di Venezia. In questa foto del 1930 stava preparandosi alla partenza per la « Venezia-Trieste », avendo a bordo, quale Commissario di Gara, il Comandante Felice Baldo, da molti anni valido collaboratore della nostra rivista oltre che esperto conoscitore della laguna veneta da lui tutta esplorata con la serie dei suoi SERENO.



La bella Villa Hutterot nell'Isola di S. Andrea presso Rovigno, con il suo porticciolo e la chiesetta veneto-istriana. La villa è ora trasformata in un albergo ristorante. Prima della guerra, in alcune sale, quasi un museo navale, erano conservati numerosi modelli di navi del Lloyd Triestino, progettate dal padre della Baronessa, l'Ing. Hutterot.