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 VII - N° 65 | NOTIZIARIO ON-LINE | Gennaio 2018

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Previsioni del tempo ..... pag. 2
- "Ragazzi, Sua Maestà! Mettetevi sull'attenti" pag. 5
- "Corsaro" ..... pag. 7
- Il "Lanciere" ..... pag. 10
- Londra 1908-1948-2012 ..... pag. 13
- Le Fortezze di Sua Maestà ..... pag. 23
- Posta al CSTN ..... pag. 29
- L'Accademia navale è nata a Genova ..... pag. 30
- Libri in Vetrina ..... pag. 31
- Le Copertine della Rivista LNI ..... pag. 32

EDITORIALE

Con questo numero il Notiziario CSTN entra nel suo VII anno di vita, da settembre 2012 a gennaio 2018 sessantacinque numeri mensili e due supplementi speciali. La mailing list del CSTN è prossima a 2000 nominativi in vari Paesi del Mondo a cui si aggiungono tante mailing list collegate tra cui: Prima Zona FIV (6400), Sezione LNI di Napoli (800), DL NEWS Magazine di Decio Lucano (1000, con ulteriori collegamenti), etc. . . . Il merito del successo va alla Redazione e ai collaboratori, firme autorevoli e note agli appassionati di storia marinaresca.

Vascello a due ponti HMS "Neptune" in arrivo nella rada di Napoli (1856 ca). T. De Simone, olio su tela (Collezione privata).

Sempre più numerose sono le richieste di una copia stampata del notiziario, richieste che per ora non possiamo soddisfare ma che continuiamo ad accarezzare. Coscienti delle difficoltà e degli oneri di una tale operazione laboriosa e complessa, dalla stampa alla spedizione, prima di ogni cosa è necessario comprendere l'entità delle richieste. Invitiamo così i lettori interessati a darci la possibilità di valutare l'ampiezza di una tale nuova iniziativa (scrivendo senza impegno a: redazione@cstn.it), così noi potremo fare i conti e quantificare i relativi costi. BUON 2018 A TUTTI

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

METEOROLOGIA NELL'ANTICHITÀ

Ci è data facoltà di proporre ai lettori un altro estratto dall'opera "Storia della Navigazione" del prof. Silvestro Sannino, che ci onoriamo di avere amico del CSTN e lettore del Notiziario. Per essere in linea con la filosofia del Notiziario siamo stati affascinati dalle dotte e numerose citazioni letterarie che accompagnano il capitolo "Meteorologia nautica" nel quale vengono ricostruite quelle che erano le previsioni del tempo presso gli antichi.

Previsioni del Tempo

SILVESTRO SANNINO

Veniamo alle capacità degli antichi di prevedere il tempo, problema tra i più importanti della sicurezza della navigazione di ogni epoca. Cercare di capire quale sarà il tempo nel prossimo futuro è un'esigenza naturale per l'uomo; egli vive psicologicamente l'ambiente e tende ad estrapolarlo nel futuro, per semplice curiosità ma spesso per necessità, come nel caso della pesca e della navigazione.

E' assurdo concepire una persona che inizia la traversata di un tratto di mare senza chiedersi il tempo che farà.

L'uomo ha sempre cercato perciò di cogliere ogni sintomo, ogni segnale in relazione con il tempo atmosferico.

Il pilota Tifi era abile nel prevedere le tempeste di vento oltre a seguire la rotta con il sole e le stelle (Ap.Ro., 1,105); anche Patinino esplora i venti, scruta la brezza con l'orecchio [**1**] ed indaga il luccichio delle stelle per capire se si può iniziare la navigazione (En., III, 515).

Il pilota Telone, del quale Lucano tesse ampie lodi, ha queste capacità; Ovidio (Mei, III) pone come condizione del pilota la conoscenza delle costellazioni sia per orientarsi che per avere indizi sul tempo.

Ippalo accorcia la traversata dell'Indico per aver compreso il modo di spirare e la stagione del Monsone.

L'andamento climatico con le stagioni era ben noto, come si è visto a proposito della stagione della

---

1 Eneide, III, 514. Questa è da ritenersi una finezza di Virgilio, poeta erudito capace di cogliere sfumature molto sottili. La fisiologia dell'orecchio consente al sensore umano di misurare lo sfasamento tra i segnali che arrivano ai due cavi e quindi la direzione di provenienza dell'onda meccanica. Palinuro si poneva nella posizione per cui i sibili a sinistra e a destra apparivano uguali. In tal caso aveva il vento proprio di fronte.

navigazione; ma venivano percepiti bene anche i tratti di variabilità del tempo nei vari mesi dell'anno, come attesta Plinio. Cesare, nel prendere il mare d'inverno, nota che i venti invernali sono più stabili rispetto alla perfida incostanza della procellosa primavera (Lucano,V, 413). Virgilio nelle *Georgiche* descrive le caratteristiche fisiche dei singoli venti ed il tempo ad essi associato, confermando l'interesse per un tema già trattato da Posidonio e Teofrasto.

Ed è proprio quest'ultimo, allievo di Aristotele, che nella sua opera *Dei Segni della Pioggia, dei Venti, delle Tempeste e del Bel Tempo* fa le prime basilari considerazioni concrete sulla natura dei diversi venti e sul tempo che apportano, in modo da poter individuare i sintomi per un'utile previsione. Teofrasto invita a fare attente osservazioni del cielo, del vento e delle nubi, in relazione all'orografia locale, per individuare segnali attendibili, atti a pronosticare il tempo.

I segni del tempo

I pescatori di ogni epoca e di ogni luogo hanno mostrato di considerare particolari segni premonitori per la previsione del tempo: alcuni di carattere generale, altri prettamente locali.

Arato di Soli nei *Pronostici* del suo poemetto fornisce una lunga serie di segni premonitori, basati sull'osservazione degli astri, su quella di fenomeni naturali e sul comportamento degli animali [**2**].

Alcuni di tali segni sono ancora utilizzati da contadini e pescatori. Per molti di essi è possibile trovare un fondamento razionale e si può quindi riconoscere una certa validità; per altri riesce difficile all'uomo moderno verificare il grado di attendibilità perché sarebbe necessaria una prolungata osservazione dei fenomeni connessi; altri presagi ancora sono del tutto infondati.

Per Arato la Luna rossa è ventosa; gli aloni lunari indicano bel tempo se si presentano spezzati, mentre quando sono interi annunciano burrasche, se sono in numero di due, e tempeste se in numero superiore a due.

Il Sole presenta sintomi più attendibili. Il sole al tramonto, se è rosso, indica tempo bello mentre se sono presenti le *nubi parelie*, dal contrasto di colore, si può avere prevalenza di venti da Noto o da Borea. Tra i fenomeni naturali l'onda lunga con cielo sereno è foriera di vento; il mare che si gonfia (*acqua alta*) annuncia peggioramento del tempo.

Questo segnale è ben noto ai pescatori ed è associato all'effetto dell'innalzamento del livello del mare quando la pressione atmosferica diminuisce [**3**]. Risulta molto attendibile per gli esperti del luogo specie se lo depurano dell'effetto marea.

La formazione di nubi sopra le isole ha sempre fornito indizi di cattivo tempo, in relazione alla forma ed all'altezza delle stesse. Anche la presenza di nubi basse che sfilano rispetto a quelle alte è un segno premonitore di variazioni di tempo. E' un sintomo interessante ma ci vuole perizia e allenamento per applicarlo con profitto, ed i naviganti più abili potevano e sapevano farlo.

Tra i segni premonitori basati sul comportamento degli animali viene citato da Arato il cianciare dell'airone che annuncia vento di mare. Pure i gabbiani, le anatre selvatiche, le folaghe marine avvertono con stride acute ravvicinarsi del mal tempo.

Ma Arato dopo aver consigliato di usare i pronostici mette in guardia di farlo con cautela; quando più presagi danno la stessa indicazione il pronostico è affidabile.

Anche Lucano indica alcuni segni premonitori del tempo che si rifanno grosso modo a quelli di Arato. Ma

---

2 I Fenomeni di Arato sono la versione poetica di un'altra opera dovuta all'astronomo Eudosso di Cnido. P. Tannery fa notare che Teofrasto aveva specificato che il compito dell'astronomo nell'antichità era prima di tutto quello di ricavare pronostici sul tempo dai segni celesti e dalla cronologia. La descrizione degli astri aveva quindi la finalità di fare previsioni sul tempo, utili all'agricoltura e alla navigazione.

3 il livello del mare si innalza di un cm. se la pressione diminuisce di un millibar (100 ettopascal).

il poeta latino fornisce un quadro più realistico e più affidabile della previsione del tempo a mare.

Il pilota Telone che partecipa all'assedio di Marsiglia con la flotta di Cesare e muore trafitto mentre è al timone, viene ricordato per la sua abilità di prevedere il tempo all'indomani con lo scrutare il Sole ed i corni della Luna (*Farsaglia*, III, 591)

Il pescatore Amiclate alla cui capanna Cesare bussa per farsi traghettare dall'Epiro in Italia, espone i problemi legati alla previsione del tempo e del mare, con argomentazioni empiriche ma ben articolate: l'aspetto del sole al tramonto e quello dei corni lunari vengono confrontati con il fruscio ondeggiante delle fronde degli alberi e con il batter dell'onda sulla spiaggia; poi considera l'esitare del delfino di fronte ai marosi e il volo dell'airone. L'insieme dei vari elementi induce il pescatore a ritenere impossibile l'uscita in mare e quando Cesare impone di mettere alla vela sfidando la Fortuna, il mare incrociato, sempre più agitato per venti che rinforzano e ruotano, tormenta la piccola imbarcazione, ne strappa la vela fino a rovesciarla sulla spiaggia di un anfratto.

I segni del tempo sono indicati dal povero pescatore Amiclate, che sarà ricordato da Dante nell'XI del Paradiso, con sicura competenza, frutto di lunga esperienza e di pensosa osservazione del luogo.

Qui gli indizi sul tempo ed il loro impiego assumono dimensione concreta, operativa e perciò il passo di Lucano (V, 503-720) deve ritenersi tra le testimonianze più interessanti ed affidabili sullo stato dell'arte di tale argomento nell'antichità. E' anche probabile che il saggio ed esperto Amiclate avesse notato che i cirri alti da ponente fossero forieri di cattivo tempo e che il ruotare dei venti per situazioni orografiche locali fossero percepiti e utilizzati in pratica ancorché non comunicati e consegnati alla memoria degli uomini non marini.

Non sfugge al buon senso che l'uomo di mare era ed è in grado di cogliere molti ed articolati elementi e sfumature dell'ambiente geofisico per presagire il tempo. La decisione di prendere il mare, di mettere alla vela e di scegliere la migliore rotta tra più opzioni possibili erano operazioni che appartenevano alla ordinaria pratica dei naviganti, facevano parte dell'arte nautica, ed i risultati conseguiti mostrano che essi erano in grado di realizzare le finalità dei traffici.

Tuttavia le previsioni sono sempre a breve termine, dell'ordine del giorno, e sono più incerte quando il tempo è variabile [**4**]. Raffiche improvvise, groppi di vento, trombe marine sono difficili a prevedere, anche a distanza di qualche ora, e spesso sono esse le cause di naufragi sotto costa. Gli effetti locali dei venti vanno conosciuti caso per caso e sono ben padroneggiati specialmente dai pratici del posto.

La tramontana rinforza di notte; sulle coste sopravento il mare è poco mosso; le coste sottovento sono tormentate dai marosi specie se il tratto di mare libero è lungo.

La forma e lo spessore delle nubi su isole e promontori, associati alla direzione del vento sono un altro sintomo di mal tempo, per essere legato a condizioni di instabilità dell'aria.

Indizi e segni per prevedere il tempo sono fomiti da altri autori antichi e Vegezio, nel IV secolo richiama i principali segni premonitori evidenziando la minor attendibilità delle previsioni a più giorni. Conclude che i marinai ricavano solo dall'esperienza i loro pronostici per non avere adeguate conoscenze dottrinarie.

Amaranto, il pilota della nave che nel 402 porta il vescovo Sinesio da Alessandria a Cirene, si vanta di aver previsto una rotazione del vento da Noto a Settentrione; e non sembra proprio che possedesse gli attributi del miglior pilota.

---

4 Tipico dei periodi degli equinozi, ove si hanno forti variazioni della declinazione del sole. Segnalato da molti autori antichi, in particolare da Cesare.

L'articolo è tratto dal Cap IV - L'Arte Nautica nell'Antichità pagg.200-204 Vol I della "Storia della Navigazione" in due volumi di Silvestro Sannino.

Le recentissime controversie sulla questione del rientro delle salme degli ex sovrani dell'ex Regno d'Italia oltre che accendere dibattiti tra i pro e i contro ha anche risvegliato qualche innocente ricordo di qualche ex fanciullo che tra i suoi ricordi indelebili ha anche quello di un insolito incontro con i coniugi Vittorio Emanuele III e Margherita di Savoia impegnati in una rilassante battuta di pesca. Possibile? . . . Ma siamo a Napoli, nelle acque incantante del Golfo al quale non resistevano neanche i regnanti e i loro rigidi protocolli.

"Ragazzi, Sua Maestà! Mettetevi sull'attenti"

di Giovanni IANNUCCI

….. Finita la scuola e promosso in 3ª media, rimisi in mare *Nanni* e mi dedicai di nuovo alle lunghe vogate. Proprio rientrando al Molosiglio da una di esse, fui avvicinato da un ufficiale che aveva notato ed ammirato la mia piccola barca, un dinghy in miniatura. Facemmo amicizia e, quando gli confidai il mio desiderio di armarla a vela, mi chiese se avessi avuto piacere ad uscire a vela con lui e sua figlia. Accettai con entusiasmo e mi diede appuntamento per il giorno seguente alla Sezione Velica della Marina Militare che, mi disse, era stata sistemata provvisoriamente al porticciolo di Mergellina. Eccitatissimo, arrivai con quasi un'ora di anticipo e con il fiatone, dopo una serie, che mi sembrò infinita, di salti da un masso all'altro del frangiflutti. A quei tempi non erano sagomati e regolari come sono oggi, ma messi alla rinfusa e spesso a una notevole distanza l'uno dall'altro. Un piede in fallo e sarebbe stata una tragedia! Finalmente arrivai alla sede della Sezione Velica, un cabinato a vela di una diecina di metri, di nome *La Pinta*, che serviva da segreteria e spogliatoio.

Il porticciolo di Mergellina allora ed oggi

A fianco erano ormeggiati quattro o cinque Star ed altrettanti monotipi napoletani, un'imbarcazione della quale credo siano rimasti solo pochi esemplari, di dimensioni ed attrezzatura più o meno uguali a quelle dello Star, ma un poco più larga e con un pozzetto più comodo, dotato di panche. Gli scafi erano tutti dipinti di rosso, con una striscia blu al galleggiamento, colori che, come appresi in seguito, erano allora caratteristici di tutte le imbarcazioni dello Sport Velico della Marina Militare.
Mentre attendevo lo skipper, esaminavo tutti i particolari dell'attrezzatura e delle manovre, delle quali allora potevo solo intuire vagamente la funzione, ma che già suscitavano in me curiosità ed interesse. Finalmente lo skipper arrivò con la figlia e poco dopo, saltati a bordo di uno Star con il sacco delle vele ed i salvagente, cominciammo a prepararci per l'uscita. Inferire la randa sul boma, infilare le stecche, ingarrocciare il fiocco, passare le scotte, incocciare le drizze, tutte operazioni che furono spiegate con pazienza fino ad apparirmi naturali e che appresi senza difficoltà. Alzate le vele e mollati gli ormeggi, uscimmo dal porticciolo ed iniziammo a bolinare verso Capo Posillipo nella classica brezza estiva del Golfo di Napoli.

Difficile definire come mi sentivo. Una gioia infinita, un'esaltante sensazione di libertà, una grande soddisfazione per un sogno che era divenuto realtà. Quando poi mi fu lasciato il timone, dopo un'esauriente spiegazione della funzione dei mostravento, quello che provai è indescrivibile. Il ritorno da Capo Posillipo fu una veloce impoppata con la randa tutta lascata ed il fiocco tangonato. Seguirono la manovra di ormeggio e le operazioni di disarmo e rassetto, che lo skipper pretese fossero eseguite con ordine e cura, un insegnamento che avrei seguito fedelmente negli anni avvenire. Nel corso dell'estate vi furono, alternate alle vogate su *Nanni*, altre uscite in mare a vela, nelle quali cresceva in me la convinzione che la vela sarebbe stata un elemento determinante nella mia vita.

In una di esse vi fu un incontro eccezionale. Bordeggiando, avevamo appena doppiato Capo Posillipo e ci avvicinavamo a Villa Rosebery (**Foto e Nota 1**) quando scorgemmo una barca a remi con tre persone a bordo: un anziano signore intento a pescare, una signora con un grande cappello bianco, che leggeva un libro, seduta di fronte a lui, ed un marinaio ai remi. Mentre ci avvicinavamo, lo skipper esclamò, alzandosi in piedi: "Ragazzi, Sua Maestà! Mettetevi sull'attenti!" Mentre defilavamo a pochi metri dalla barca, irrigiditi sull'attenti, si tolse il berretto ed esclamò: "Buon giorno, Maestà!" Vittorio Emanuele III e la Regina Elena alzarono il capo ed agitarono la mano, rispondendo al saluto. Prima che mi rendessi pienamente conto di quanto era accaduto, la barca era già lontana.

Ero in preda ad una forte emozione, incredulo di aver visto il Re e la Regina, proprio lì, a pochi metri di distanza! Può sembrare banale che attribuissi tanta importanza a quell'evento, ma si può comprendere se si considera che ero un adolescente di poco più di dodici anni, che aveva trascorso la sua infanzia nell'Italia fascista, era stato orgoglioso della sua divisa di Figlio della Lupa, aveva appena indossato quella di Balilla ed aveva provato una forte delusione per non aver potuto diventare Balilla Moschettiere, senza peraltro comprendere del tutto il motivo. Per un adolescente di quei tempi la vita era improntata a grande semplicità e lo spettro informativo era molto ristretto ed assolutamente non paragonabile con quello che i giovani di oggi hanno a disposizione. Era quindi naturale che si fosse molto più ingenui e portati fatalmente a sognare ed a nutrire ammirazione incondizionata per eventi e personaggi di rilievo. Il Re, il Duce, le divise, gli inni, le adunate, i saggi ginnici, il sabato fascista ecc. esercitavano un notevole fascino e si accettavano di buon grado, soprattutto senza porsi domande, anche perché in pratica non vi erano alternative. …

Note:

1 *Per citare solo gli ultimi anni della sua storia, la splendida villa prese il nome da Lord Rosebery, eminente uomo politico britannico che ne fu ultimo proprietario privato dal 1897 al 1909, anno in cui la donò al governo del Regno Unito che, a sua volta, la donò al governo italiano nel 1932. Messa a disposizione della famiglia reale per i soggiorni estivi, fu ribattezzata Villa Maria Pia nel 1934, alla nascita della primogenita del Principe Umberto. I Napoletani, tuttavia, continuano a chiamarla Villa Rosebery così come continuano a chiamare Vial'Elena il Viale Regina Elena, sebbene rinominato Viale Gramsci dopo la guerra. Dal giugno 1944, con la nomina di Umberto di Savoia a Luogotenente del Regno, vi si trasferirono Vittorio Emanuele III e la consorte Elena, che vi rimasero fino alla partenza per l'Egitto, in seguito all'abdicazione, il 9 maggio 1946. Con legge del 1957, è stata inclusa fra i beni immobili in dotazione alla Presidenza della Repubblica.. .*

Non potevamo chiudere il 2017 senza un articolo dell'amico Claudio Ressmann. Abbiamo pescato tra i tantissimi suoi interventi sulle più note testate del settore nautico e abbiamo scelto il ricordo di due barche, con lo stesso nome "Corsaro", che tanto onore hanno dato alla Vela italiana. Certamente il Notiziario in passato già ha avuto modo di trattare le imprese e gli uomini al comando di queste imbarcazioni, ma Claudio con il suo stile e la sua competenza da a questo racconto di quaranta anni fa un tocco diverso che sarà apprezzato dai vecchi e nuovi lettori.
(dal "Giornale della Vela" luglio 1977)

"CORSARO"

UN NOME SUGGESTIVO PER DUE YACHTS MOLTO PRESTIGIOSI

Con barche così battezzate lo yachting italiano ha vissuto alcuni dei suoi momenti di maggior gloria. La prima, più di centotrenta anni fa, segnava l'inizio di "un'avventura" su tutti i mari che oggi, grazie anche al secondo Corsaro, è sempre più sentita.

CLAUDIO RESSMANN

L'8 marzo 1882 scendeva in mare dal cantiere Briasco di Sestri Ponente lo yacht *Corsaro*, disegnato da Luigi Oneto: un elegante e robusto scafo da 50 tonnellate dalle forme molto affusolate, lungo fuoritutto metri 21,76, largo m 4,84, "guernito a cutter con mezzana in poppa". Disponeva infatti di una maestra con randa, controranda e fiocchi nonché di una mezzana di piccole dimensioni con relativa mezzanella.
Come armatore dell'imbarcazione figurava il capitano Enrico Alberto D'Albertis, una singolare figura di uomo di mare, di studioso e di scrittore, giustamente considerato il precursore dello yachting d'altura italiano ed uno dei più autorevoli promotori della diffusione della vela sportiva del secolo XIX.
Nato a Voltri "da una famiglia aristocratica" (come puntualizzano i suoi biografi) il 23 marzo 1846, era entrato a 16 anni nella Regia Scuola di Marina di Genova ed aveva effettuato, dapprima come allievo poi come ufficiale, una serie di crociere nel Nord Europa, nell'Atlantico e nel Pacifico Meridionale. Tornato in Patria nel 1866, veniva ancora destinato in servizio su altre unità da guerra, fino al 1869, anno in cui rassegnava le dimissioni dalla Marina Militare.
Ciò non significò affatto un addio al mare poiché il D'Albertis continuò a navigare come comandante di "legni" mercantili, compiendo numerosi viaggi tra il Mediterraneo e i porti inglesi. Proprio in Gran Bretagna era stato colpito dal notevole sviluppo dello yachting, che aveva fatto sorgere in lui il desiderio di praticare lo sport della vela e l'aspirazione di creare anche nel nostro paese un club nautico su modello di quelli anglosassoni. Solo nel 1879 questo progetto poteva essere realizzato: nasceva infatti a Genova il "Regio Yacht Club Italiano" per iniziativa sua e di altri appassionati.
Già dal 1875 il D'Albertis era proprietario di un piccolo yacht da 12,5 tonnellate, il *Violante*, lungo fuoritutto m 11,30 ed armato a cutter, col quale non esercitava solamente navigazione da diporto fine a se stessa, ma portava avanti un programma di ricerche nel campo della talassografia e delle scienze naturali. La mole del lavoro svolto in sette anni - il *Violante* rimase in suo possesso fino al 1872 - fu notevolissima e ne fanno testimonianza le monografie pubblicate negli annali del museo di Storia Naturale della capitale ligure.
La cessione del cutter coincise con l'acquisto di un nuovo e più grande yacht, appunto il *Corsaro*.
Le maggiori dimensioni dell'unità e la possibilità di poter imbarcare un equipaggio di 8 persone, consentirono al D'Albertis di intensificare i suoi programmi di viaggio e di studio, estendendoli oltre i confini del Mediterraneo. Già nel 1872, infatti, il *Corsaro* compì, tra i mesi di luglio e settembre, una campagna atlantica, raggiungendo Madera e le isole Canarie. Erano a bordo, oltre all'armatore, al commissario Alberto Giusti e al naturalista Leonardo Fea, il nostromo Dragut, il capo cannoniere Zebù e il capo lancia Selim - tutti ex gabbieri

della Marina Regia - nonché il dispensiere Huruc e due "giovanotti": Pertaù e Alladin. Completava l'equipaggio Alì, un negretto raccolto durante una sosta ad Alessandria d'Egitto. Il pittoresco esotismo di un equipaggio in apparenza cosmopolita non deve trarre in inganno: a parte Alì, erano tutti italianissimi, anche se conservavano il loro "nome di guerra", com'era allora in uso presso la Marina Militare. Così come non deve stupire la presenza a bordo di un cannoniere: il *Corsaro* disponeva in realtà di un cannoncino a retrocarica da 65 millimetri a prora e di due spingarde da 53 millimetri all'estrema poppa.

La crociera si concluse felicemente dopo due mesi, seguita, a 4 anni di distanza, da un secondo viaggio atlantico, durato 90 giorni, durante il quale furono visitate le isole Azzorre ed eseguiti rilievi idrografici sul "Banco Gettysburg" (36°3l' N - 11°36° W) scoperto nove anni prima dal capitano Corringe, comandante di una corvetta statunitense.

Successivamente, il nome del *Corsaro* balzò alla ribalta dell'attualità in occasione delle celebrazioni del IV centenario della scoperta del Nuovo Mondo, coordinate da una Commissione Colombiana della quale faceva parte anche il D'Albertis il quale volle ripercorrere a bordo del suo yacht la rotta del famoso navigatore. Salpato da Cadice il 22 giugno 1893, giunse a San Salvador il 20 luglio in 27 giorni e 22 ore, coprendo le 3.850 miglia del percorso ad una velocità media di quasi 6 nodi.

Dopo aver partecipato a New York alle solenni manifestazioni celebrative, il *Corsaro* dette inizio, il settembre successivo, alla traversata di rientro. Fu un viaggio difficilissimo poiché il D'Albertis dovette superare una delle più furiose tempeste che mai si fossero verificate in Atlantico in quella stagione.

Lo yacht sarebbe ancora uscito dal Mediterraneo nel 1895 per prendere parte, a Kiel, all'inaugurazione del canale navigabile. Al termine di questo viaggio, mentre il solo equipaggio lo riportava in Italia, fu investito nella Manica da un piroscafo inglese. Rimorchiato dapprima a Boulogne e poi a Portsmouth venne giudicato non più atto a tenere il mare e quindi demolito.

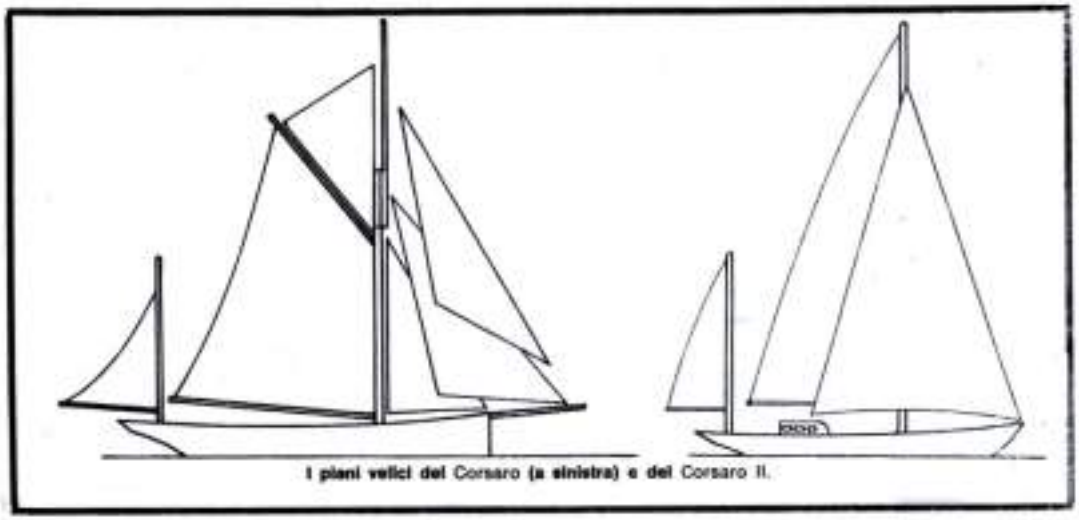
Terminò così l'esistenza di uno tra i primi yacht oceanici battenti bandiera tricolore, ma non si perdette davvero il ricordo del suo nome. La Marina Militare italiana, 65 anni più tardi, volle battezzare *Corsaro II* una nave scuola, destinata all'addestramento velico del personale, le cui caratteristiche sono sorprendentemente simili a quelle del *Corsaro*.

Il *Corsaro II* - che è stato comandato per la prima volta dall'olimpionico Agostino Straulino - ha vissuto nel decennio successivo alla sua entrata in servizio una esistenza oceanica intensissima, densa di brillanti affermazioni in campo internazionale. Basterà ricordare i primi posti conquistati nella Honolulu-Kauai del 1961, nella Torbay-Rotterdàm l'anno successivo e nella Lisbona-Bermuda edizione 1964.

Fu, in quella felice stagione, tra le protagoniste della "Operation Sail".

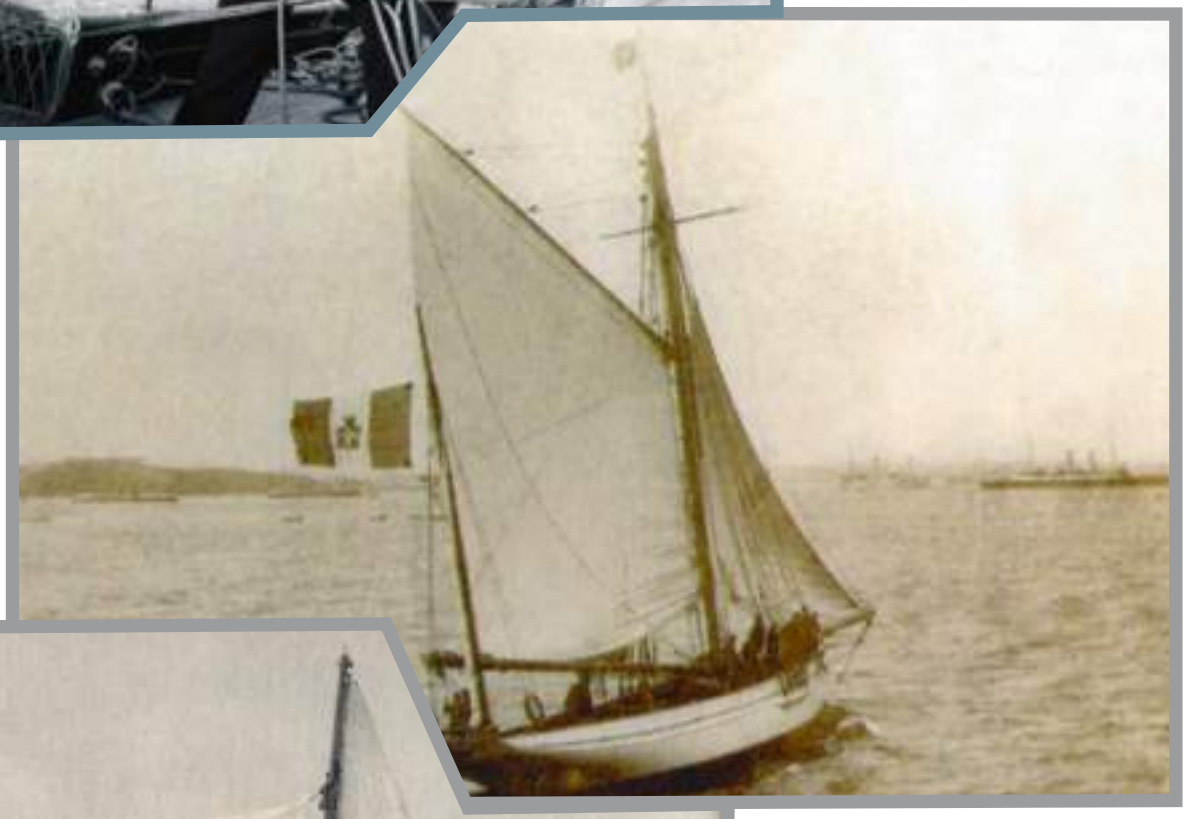
CORSARO II

Progettisti: Sparkman & Stephens
Anno di costruzione: 1960
Costruttore: Costaguta Genova-Voltri
Entrata in servizio: 5 gennaio 1961
Lunghezza fuoritutto m 20,90
Lunghezza al galleggiamento m 15,24
Larghezza massima m 4,70
Immersione m 2,92
Dislocamento t 42
Zavorra in chiglia t 14
Albero di maestra (dalla coperta) m 25
Albero di mezzana (dalla coperta) m 12,11
Superficie velica base mq 205
Superficie velica massima mq 700
Motore ausiliario HP 95
Equipaggio persone n. 15



I piani velici del Corsaro **(a sinistra) e del** Corsaro II.

Il Comandante Alberto D'Albertis.



Il Corsaro.

Il Corsaro II.

Questa stona è vera, basata sulla testimonianza del direttore del tiro di Nave "Lanciere", tratto in salvo con altri 15 superstiti che furono raccolti dopo essere rimasti alla deriva su una zattera per tre giorni e due notti. Il suo nome è Giuseppe Pollastri, poi ammiraglio in congedo assoluto. In quella notte fautore di questo scritto fu testimonio della tempesta da bordo della corazzata "Littorio".
Erano le 10,07 del 23 marzo 1942.

IL LANCIERE

VITTORIO DI SAMBUY

La nave era lunga, sottile e molto veloce; alle prove di macchina, prima della consegna all'armatore, aveva superato i 35 nodi contrattuali. Salpò all'una di notte da Messina con rotta sud-est quando in cielo c'era solo qualche nuvola e in assenza di vento il mare pareva un olio. Qualche ora dopo si alzò una leggera brezza di scirocco rinforzatasi all'alba tanto da formare onde alte più di un metro, che incominciarono a contrastare in modo sensibile la velocità prescritta di 30 nodi.
A mezzogiorno fu ricevuto un bollettino meteo che prevedeva cielo mezzo coperto, vento forza 5 e mare agitato, tanto che il comandante ridusse per prudenza la velocità, ma alle 15,35 gli fu ordinato di riportarla di nuovo a 30 nodi, allo scopo di raggiungere il punto previsto nei tempi prestabiliti nonostante il vento di scirocco avesse superato forza 7. La navigazione divenne assai difficile e la nave prendeva tremende incappellate che davano per qualche istante l'impressione di navigare sott'acqua.
Il sole tramontò alle 17,04 - ora di Greenwich - con la nave che cominciò a trovarsi in difficoltà a causa di diverse avarie provocate dal maltempo tanto che le fu concesso di rientrare a Messina alla velocità di 18 nodi. Le onde, ora di poppa, coprivano a volte tutta la coperta e ogni colpo di mare si ripercuoteva sulle giunture dello scafo. La velocità era però più alta di quella delle onde, tanto che la prua spesso s'immergeva fino all'altezza della plancia e dietro ai chiarovisori l'acqua non appariva più bianca come la spuma, ma verde e solida: uno spettacolo impressionante. L'inquietudine serpeggiava fra l'equipaggio, ma c'era chi aveva il

VARO DEL CT. " LANCIERE " - 18 DICEMBRE 1938 - RIVA TRIGOSO

COLLEZIONE GIORGIO PARODI

coraggio e chi la timidezza di nasconderla. Anche il comandante era preoccupato e si manteneva in stretto contatto interfonico con il direttore di macchina e con il secondo, mandato in centrale di galleggiamento per monitorare la situazione. Nonostante le paratie stagne fossero state chiuse, l'acqua entrava da tutte le parti, ma la situazione appariva comunque ancora sotto controllo.

Il comandante si preoccupava maggiormente dell'integrità dello scafo meravigliandosi che riuscisse a sopportare non un beccheggio normale, ma sollecitazioni brusche e improvvise che lo facevano scricchiolare in modo preoccupante, denunciando spinte forse superiori a quelle calcolate per le peggiori previsioni di mare. Alle 20,30 fu costretto a ridurre ancora la velocità a causa di uno scoppio di una tubazione di vapore. Sul momento l'avaria non apparve grave, ma fu il prologo della tragedia imminente. Il direttore di macchina comunicò di poterla riparare in poco tempo, ma poiché i guai non sopravvengono mai da soli, subito dopo cominciò a scarseggiare l'energia elettrica in seguito all'arresto di un gruppo elettrogeno provocato da alcuni circuiti andati a massa. Fu una catena, perché anche alle caldaie si manifestarono problemi quando cominciò a mancare l'acqua di raffreddamento: a causa dei movimenti scomposti dello scafo una parte dell'opera viva usciva spesso dall'acqua scoprendo le prese a mare di quella salata, indispensabile per il funzionamento dei condensatori. L'agonia della nave cominciò alle 22,45 quando la velocità diminuì avendo il direttore di macchina constatato di non poter mantenere la pressione alle caldaie. Fu fermata perciò una turbina mentre l'altra fu portata a 80 giri, ma il governo della nave ad una velocità così ridotta, con il mare quasi in poppa era diventato molto difficoltoso e il timoniere stentava a mantenere la rotta. Passarono cosi, nella prima parte della notte, ore di tregenda. La nave fu poi costretta a fermarsi in seguito agli infruttuosi tentativi di mantenere accesi alcuni bruciatori mentre la tempesta imperversava colpendo la nave da ogni parte, rovesciandole addosso tonnellate di liquido che spazzavano in coperta tutto quanto non fosse imbullonato o rizzato a dovere, finché una valanga d'acqua irruppe in sala macchine attraverso l'osteriggio di cui si erano rotti i vetri che, per quanto blindati, non avevano resistito all'urto di un frangente abbattutosi sulla poppa.

Le avarie alla propulsione furono però in parte riparate grazie all'abnegazione dei fuochisti, che riuscirono a riaccendere una caldaia consentendo alle 23,15 di rimettere in moto a bassa velocità. Però ogni volta che un'onda sollevava la poppa, imprimeva alla nave una spinta in avanti, tendendo a farle fare perno sulla prua col rischio di traversarla al mare. Fu una lotta impari su tre fronti: in macchina nel tentativo di tenere alimentata almeno una caldaia, in centrale di galleggiamento a esaurire l'acqua che entrava da ogni parte, in plancia a mantenere la rotta.

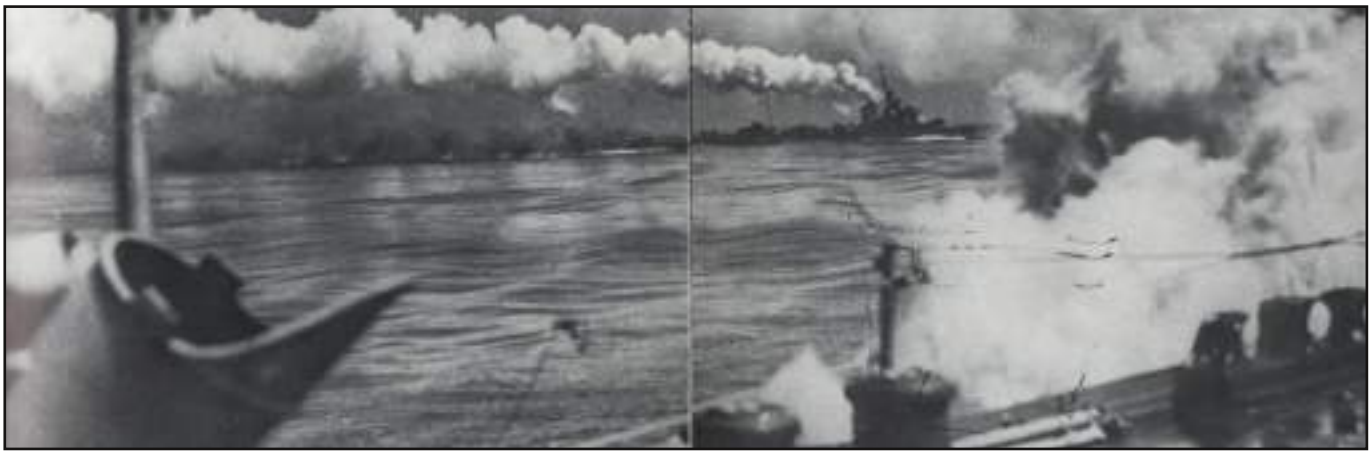
Il tempo pareva aver perso ogni significato e passarono cosi alcune ore. Il comandante in seconda, sceso nei locali allagati per rendersi conto della situazione, riceveva solo precisazioni sempre più pessimistiche data la presenza di acqua nei diversi locali che squilibrava la nave a ogni rollata. Lo preoccupavano soprattutto i portelli in coperta, non più stagni perché deformati o asportati e i gruppi elettrogeni, in parte a massa. Sottocastello incontrò alcuni fuochisti: "Cosa fate qui voialtri?", domandò. "La nostra presenza in caldaia non sembra necessaria perché a fronteggiare gli inconvenienti ce ne fin troppa di gente. Stanno cercando di eliminare le ultime avarie verificatesi che però hanno l'aria di non voler finire mai. Siamo forse in pericolo?".

"No. State tranquilli, purtroppo di acqua ne entra ancora ma non è una situazione allarmante". Avrebbe voluto dire "non è ancora", ma non voleva impressionare gli uomini mentre non gli sfuggiva il disordinato sciabordio dell'acqua nei locali, uno spettacolo desolante che dava un tragico senso di oppressione anche a causa della semioscurità dovuta alla tensione sempre più bassa.

Per tutta la notte l'equipaggio si prodigò con coraggio cercando di riportare la pressione in caldaia a livelli accettabili per riuscire a governare la nave, ma si ottennero risultati solo parziali e di breve durata. Anche la tensione elettrica scendeva sempre di più, inesorabilmente, mentre la tempesta non accennava a placarsi, tanto che prima dell'alba fu lanciato un may-day in cui il comandante comunicava il tentativo di prendere cappa mettendo a mare un'ancora galleggiante.

La considerevole acqua imbarcata aveva creato un'imponente carena liquida, che squilibrava i movimenti dello scafo. A diverse maniche a vento in coperta mancavano i funghi di chiusura asportati dal mare e molti osteriggi non erano più stagni perché deformati o privi di vetri. Il nostromo si prodigò nel cercare di fermare in qualche modo la porta del locale diesel divelta dalle onde e legare delle cappe sugli osteriggi e alle

maniche a vento. Riuscì anche a mettere in funzione una pompa a mano per cercare di svuotare il locale di poppa con risultati però deludenti.
All'alba il vento era ancora aumentato d'intensità, mettendosi a soffiare a più di 45 nodi con raffiche di 50, mentre il barografo registrava una caduta di 10 punti in tre ore fino a raggiungere il minimo di 989 millibar.
Era l'occhio del ciclone e la fine della nave si stava avvicinando. Il rollio s'intensificava all'arrivo di ogni nuova onda, amplificato dalla presenza dell'imponente massa d'acqua che all'interno dello scafo continuava a rovesciarsi da una parte all'altra attraverso i corridoi. Ogni tanto le due azioni, quella interna e l'onda esterna erano in controfase e allora il rollio diminuiva, ma appena le due si sincronizzavano lo sbandamento raggiungeva valori critici. Alla ruota c'era il miglior timoniere di manovra che si sforzava di mantenere il controllo della nave, ma la sua sembrava una fatica di Sisifo: una lotta impari contro un disegno fatale. Consenziente come un forzato suicida, assecondava senza volere la realizzazione dell'ineluttabile evento e, nonostante i suoi sforzi, il bastimento si traversò al mare. Il comandante era incredulo dell'accanimento della natura, umiliato da tanta aggressività delle onde che, nel vortice di mare e di vento, sembravano voler distruggere la sua nave sempre più ingavonata sulla sinistra. Le sue condizioni continuavano a peggiorare e solo la messa in moto di tutte le pompe di esaurimento ne avrebbero potuto cambiare la sorte. Mancava però energia elettrica e troppe tonnellate d'acqua erano già state imbarcate, con specchi liquidi in tutti i locali il rovesciamento avrebbe potuto verificarsi da un momento all'altro. Il comandante non aveva mai visto un mare così neanche da terra, neanche nella finzione cinematografica. Guardava le onde imponenti incalzare, rullare, frangere e ricadere con un tonfo sordo, un orribile catastrofico frastuono simile ad un rombo prolungato, opaco, inesorabile, che lo stordiva e lo perseguitava, abbattendolo nel profondo dell'anima. Era sfibrato dall'interminabile attesa dopo ogni rollata che il mare raddrizzasse il bastimento con angosciosa lentezza. Avrebbe voluto tener duro nonostante riconoscesse la manifesta impossibilità di poter tenere a galla la nave ancora a lungo, rendendosi conto che il travaso dell'acqua di zavorra fatto in precedenza per raddrizzarla era stato l'ultimo, infruttuoso intervento per salvarla.
Fece così trasmettere l'S.O.S. e ordinò l'abbandono della nave.
Affacciatosi ancora una volta all'ala di plancia pensò: "Devo smettere la pantomima del bravo marinaio, ho fatto tutto il mio dovere, ma sono stato sconfitto e ora spero solo che il supplizio non duri a lungo. In realtà siamo già tutti morti: c'è qualcosa di inumano, di offensivo, di contro natura in questa burrasca di ferocia smisurata".
Dopo essersi ingavonato ancora di più, il cacciatorpediniere *Lanciere* sbandò pericolosamente rimanendo fermo per qualche secondo fino a quando un'onda immensa, superato il coronamento, si abbatté con violenza sulla poppa. Prima si raddrizzò, poi cominciò ad affondare di poppa e i naufraghi in acqua lo videro inabissarsi lentamente e senza sussulti fino alla scomparsa dell'asta del jack.



Il cacciatorpediniere "Lanciere" occultato da cortine di fumo durante la battaglia di Capo Teulada del 29 novembre 1940.

Ancora un'altra puntata dell'interessante storia delle prime compagnie di navigazione oceaniche italiane che Giuseppe Peluso ha elaborato con successo per il Notiziario. Sono tempi pioneristici e di grande sviluppo sociale e le esigenze del trasporto marittimo soprattutto passeggeri, è in grande espansionee e gli armatori colgono l'occasione per aumentare e rinnovare continuamente la propre flotte.

La Veloce - Navigazione Italiana a Vapore

La sesta compagnia assorbita dalla Navigazione Generale Italiana

Giuseppe Peluso

(seconda parte)

Una tappa importante nella storia de "La Veloce" è rappresentata dall'istituzione, nel 1894, di una linea tutta nuova per la bandiera mercantile italiana, la Mediterraneo-Centro America attuata senza alcuna sovvenzione dallo Stato. Un collegamento che "La Veloce", concludendo la sua fase di autonoma attività, trasmetterà alla "Navigazione Generale Italiana" prima e alla "Italia Navigazione" dopo.

Il 30 marzo 1896 muore Matteo Bruzzo, che per molti anni è stato attivo nella conduzione della linea, e il nuovo direttore Durazzo si rende conto che non è più possibile rinviare la realizzazione di una sostituzione dell'ormai anziano *Nord America*, dell'affondato *Sud America*, dello spiaggiato *Napoli* e dello smantellato *Europa*.

Pertanto, quando nell'estate del 1896 il parlamento italiano vara l'approvazione della legge che decreta i sussidi per lo sviluppo del trasporto e delle costruzioni navali, "La Veloce" decide di ordinare cinque nuovi e veloci

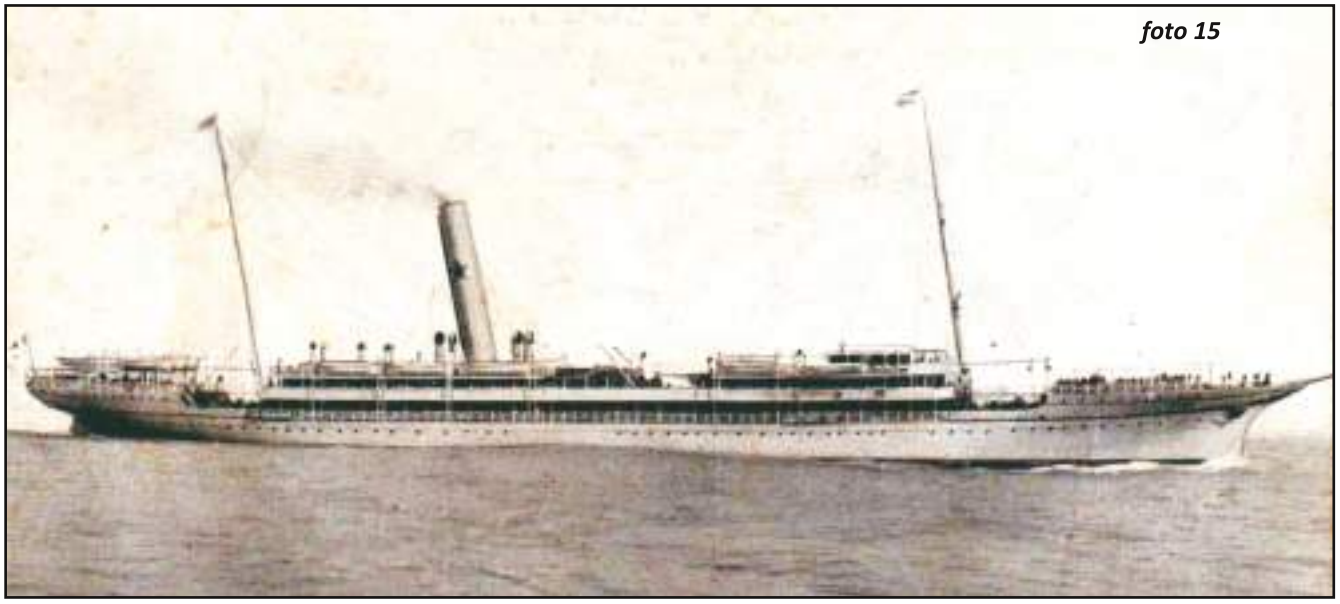


foto 15

transatlantici al cantiere "Odero" di Sestri Ponente. Lo slogan di quegli anni diventa:

«Con "La Veloce" da Genova a Buenos Aires in 15 giorni».

Queste nuove navi vanno a rinnovare la flotta sociale, sia per l'America del Sud che per il Centro America dove si toccano i porti di Santa Cruz de Tenerife, Barbados, La Guaira e Puerto Cabello (Venezuela), Sabanilla, Puerto Limon (Costa Rica) e Colon (Panama).

Piroscafo *Savoia* [**15**], in servizio dal 1897 al 1919. Impostato nel maggio 1896 e varato il 26 settembre 1897 dai "Cantieri Odero della Foce" di Genova per sostituire l'invecchiato *Nord America* sulla rotta sudamericana. Disloca 4.380 tonn, lungo 121.90 mt, largo 13.80 mt, con una velocità di 16 nodi può trasportare 80 passeggeri in prima classe, 40 in seconda e 800 in terza classe. Il 22 ottobre del 1897 parte per il viaggio inaugurale sulla rotta Genova, Barcellona, Las Palmas, Montevideo, Buenos Aires.

Purtroppo per come è stato costruito non è del tutto soddisfacente, pertanto nel 1900 è inviato a Newcastle on

Tyne per essere allungato di 20 mtr, il dislocamento passa a 5.082 tonn, la capacità di passeggeri in prima e seconda classe nel suo insieme aumentata a 300 persone e la terza classe a 1.000.
Non ci sono cambiamenti di velocità, ma non c'è dubbio che il suo aspetto è completamente rovinato; un semplice rimedio sarebbe stato quello di aggiungere un secondo falso fumaiolo.
Nel 1908 assiste i terremotati di Messina ospitandone 6.000 a bordo e nel 1915 è utilizzato per trasporto truppe in Albania. Nel 1919 è fermo a Genova in attesa di radiazione ma nel 1922 compie ancora due viaggi in Sud America. Nel 1923 è finalmente demolito. E' poi la volta di altri due transatlantici gemelli da impiegare sulla linea per il centro America dove consentono di effettuare un servizio mensile sostituendo i quattro piroscafi più vecchi.
Piroscafo *Centro America* [**16**], in servizio dal 1897 al 1910. Varato il 23 aprile 1897 dal cantiere della "Società Esercizio Bacini" di Riva Trigoso, disloca 3.470 tonn, prua stellata, due alberi, un fumaiolo, lungo 109.5 mt, largo 12.7 mt, sviluppa una velocità di 14.5 nodi e dispone di alloggi per 90 passeggeri di prima classe, 120 in seconda e circa 1.200 in terza.

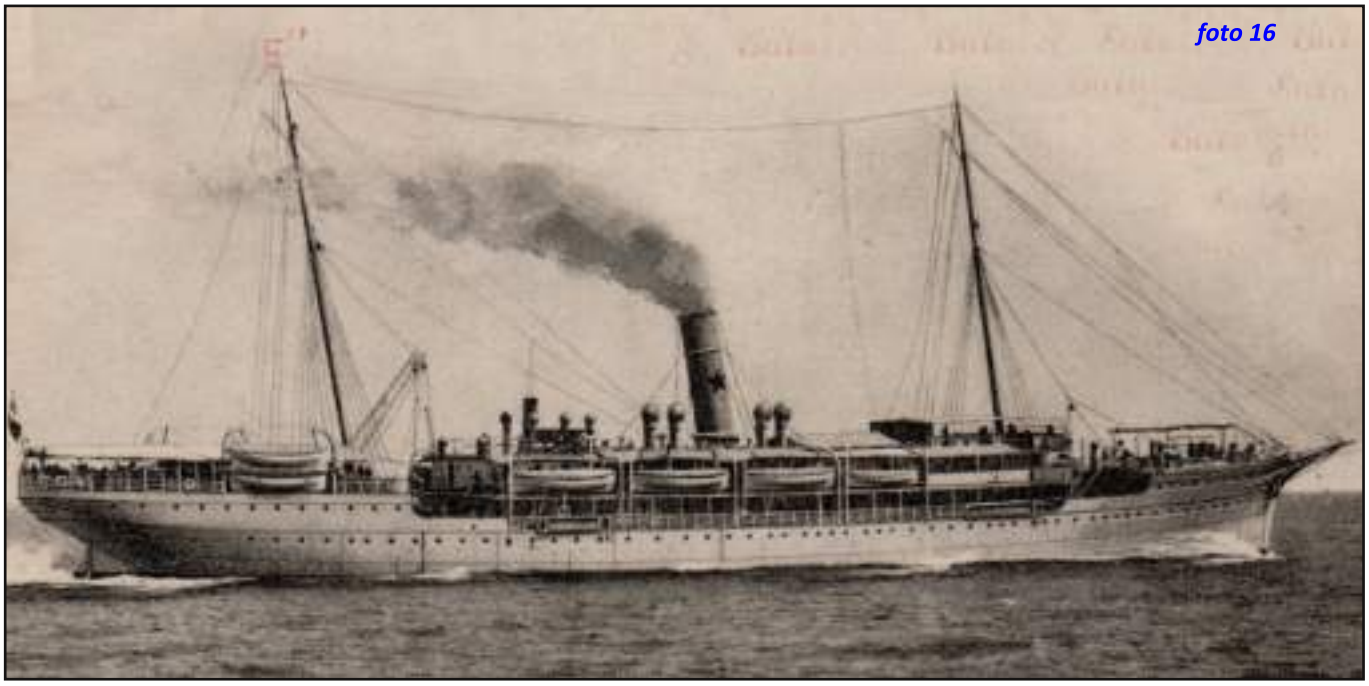


foto 16

Per lo più emigranti che, dal 15 maggio 1897, inizia a trasportare sulla rotta Genova, La Guaira, Colon.
Nel 1899 rompe i motori a Las Palmas ed è rimorchiato a Genova dal Città di Milano. Nel 1908 è venduto alla "N.G.I.", dove è rinominato *Solunto*, svolgendo servizio sulla rotta Genova, Egitto, Siria.
Nel 1910 è trasferito alla "Società Italiana Trasporti Marittimi" e nel 1911 trasporta truppe in Libia nel corso della guerra italo turca.
Riprende servizio sulle rotte mediterranee fino al 1925 quando è radiato e demolito.
Piroscafo *Venezuela*, in servizio dal 1898 al 1908 di 3.380 tonn. Costruito nel 1898 da "Odero fu Aless. & C." di Sestri Ponente; gemello del *Centro America* e come lui impiegato sulle linee centroamericane.
Nel 1908 è ceduto alla "N.G.I."; il 21 febbraio 1909, per nubifragio si arena sulla costa vicina a San Giovanni d'Acri, mentre è in viaggio tra Caiffa e Marsiglia, andando poi completamente distrutto.
Poco dopo sono lanciati altri due piroscafi gemelli di 4.040 tonn, due alberi, lunghi 110,95 mt, larghi 13,10 mt, una sola elica ed una velocità modesta di 12 nodi adatta al trasporto di emigranti diretti in Sud America. Imbarcano 40 passeggeri di prima e 1290 di terza classe.
Con l'entrata in servizio di questi due nuovi piroscafi è possibile vendere i più anziani *Rosario*, *Montevideo*, *Rio de Janeiro* e *Città di Genova*; quindi nel 1899, data la popolarità del nome di quest'ultimo piroscafo, si decide di rinominare *Città di Genova II* il vecchio *Matteo Bruzzo* ancora in servizio.
Piroscafo *Città di Milano* [**17**], in servizio dal 1897 al 1914, costruito dal cantiere "N. Odero & C" di Sestri Ponente.
Compie il viaggio inaugurale da Genova a Montevideo, Buenos Aires e Rosario il 30 dicembre 1897.
Nel 1902 passa sulla linea Italia - New York dove nel 1907 compie l'ultimo viaggio.
Nel 1914 passa alla SITMAR dove è rinominato *Albania* e nel 1932 con lo stesso nome passa al "Lloyd Triestino". E'

foto 17

radiato nel 1933.

Piroscafo *Città di Torino* [**18**], in servizio dal 1898 al 1914, gemello del precedente costruito da "Odero Alessandro & C." di Genova. Il 27 febbraio è immesso in servizio sulla linea Genova - Rosario ma poi passa a percorrere la linea Genova - Colon.

Nel 1899 ritorna sulla linea per Rosario e nel mese di luglio 1900 è oggetto di un fatto curioso; arrivando a Santos, proveniente da Buenos Aires e Montevideo, è fermato al porto dalle autorità dopo la segnalazione di alcuni passeggeri della morte a bordo di due buoi e la loro carne sarebbe stata data in pasto ai passeggeri di terza classe. Temendo un'epidemia la nave è messa in quarantena fino a quando le autorità sanitarie la considerano adatta a navigare. Tra l'altro nei forzieri del piroscafo ci sono 20.000 sterline d'oro da consegnare alla "Deutsche Bank".

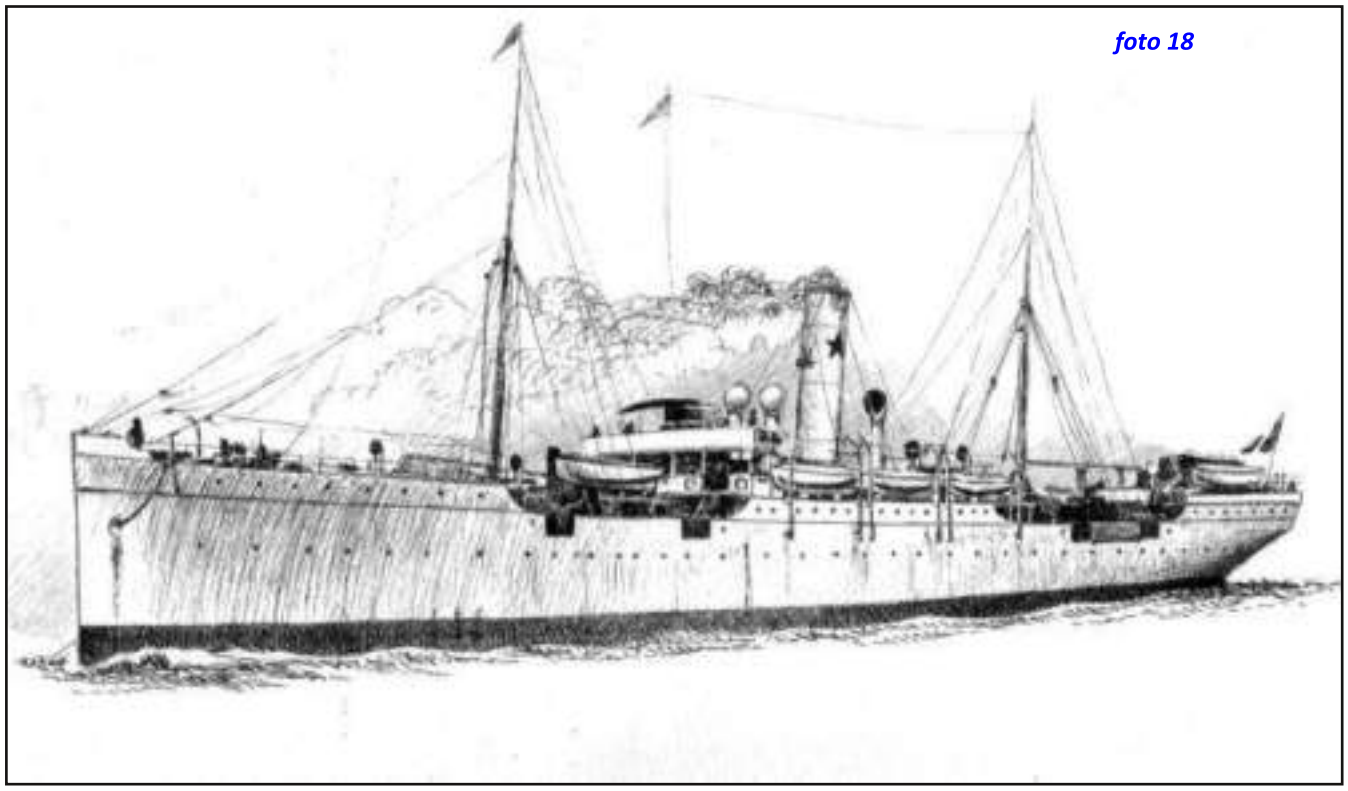


foto 18

Nel 1907 compie l'ultimo viaggio a New York e nel 1914 passa alla SITMAR dove è battezzato *Costantinopoli* e nel 1932 passa con lo stesso nome alla "Lloyd Triestino". E' demolito nel 1933.
Nel 1900 entrano in servizio due unità gemelle acquistate dalla "Furness Withy & Co." di West Hartlepool. Esse, costruite dai cantieri "Alexander Stephen & Sons Ltd" di Govan, sono lunghe 94.88 mt, larghe 11.28 mt ed hanno una velocità di 10 nodi.
Piroscafo *Etruria* [**19**], in servizio dal 1900 al 1903, di 2.140 tonn varato il 26 dicembre 1893 con il nome *Halifax City*. Nel 1894 è venduto alla "Furness, Whity e Co.". Nel 1903 è acquisito da "La Veloce" che lo battezza *Etruria* e, con lo stesso nome, passa nel 1903 alla "N.G.I." in cambio del *Washington*.
Nel 1910 alla SNSM e nel 1914 alla "Sicilia Società di Navigazione" di Palermo e nel 1926 è trasferito alla "Società Italiana di Navigazione Florio" di Palermo.

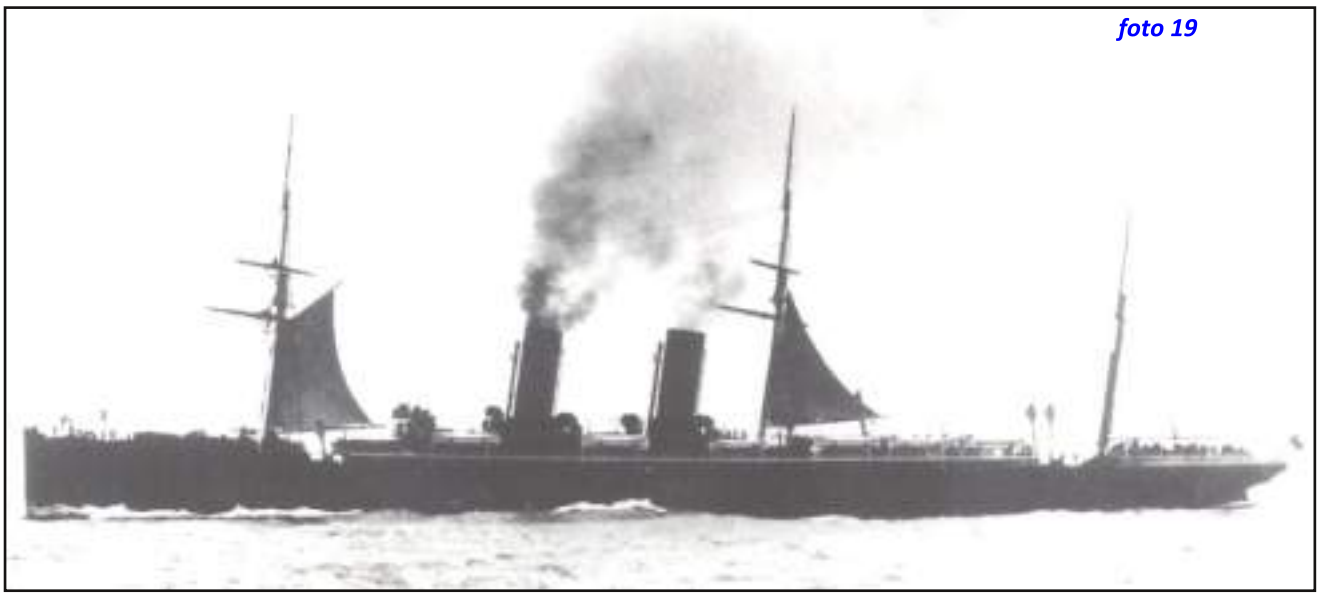


foto 19

Nel 1929 è venduto per demolizione che viene eseguita a Genova nel 1930.
Piroscafo *Piemonte* [**20**], in servizio dal 1900 al 1903, di 2.150 tonn varato il 13 dicembre 1894 con il nome *St. John City* per conto della "Furness, Whity e Co.". Nel 1899 è acquisito da "La Veloce" che lo battezza *Piemonte* e con lo stesso nome passa nel 1903 alla "N.G.I." Nel 1910 passa alla SNSM, nel 1911 è utilizzato come trasporto truppe durante la guerra italo turca e nel 1913 passa alla "Sicilia Società di Navigazione" di Palermo. Nel 1923 passa alla "SA di Navigazione Orientale" di Palermo e nel 1926 è trasferito alla "Cia Italiana Transatlantica S.A. di Navigazione" di Genova.

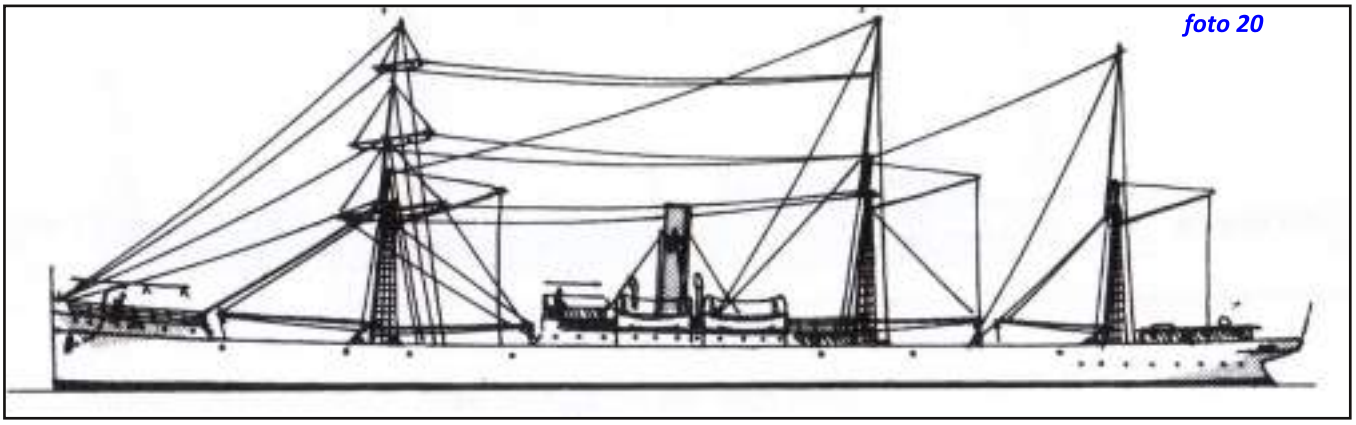


foto 20

Nel 1928 è venduto per demolizione che viene eseguita a Genova nel 1929.
Nel 1899, per il terzo anno consecutivo, la società ha una perdita finanziaria e nel 1900 le banche italiane e la "Navigazione Generale Italiana" iniziano l'acquisto di azioni tedesche. Nel 1901 la società passa sotto effettivo controllo italiano, la ragione sociale è ridotta a "Veloce Navigazione Italiana a Vapore" e nel consiglio d'amministrazione entrano il signor Casanova, quale rappresentante delle banche, e il signor Brizzolesi, quale rappresentante della "N.G.I.".

foto 21

Nominalmente la compagnia mantiene la sua esistenza autonoma, praticamente termina un ciclo ed inizia una nuova fase nell'orbita del grande gruppo nazionale.
Dal 1901 [**21**], con il beneplacito dei nuovi azionisti e in collaborazione con la capogruppo "Navigazione Generale Italiana", "La Veloce" passa a percorrere pure la via Genova - Napoli - New York, vantandosi di possedere piroscafi veloci, moderni e con illuminazione elettrica.
Inizia il piroscafo *Duchessa di Genova* il 15 marzo 1901, seguito dal *Nord America*, dal *Città di Torino* e dal *Città di Milano*.
Tra il 1901 ed il 1905 entrano in servizio altre quattro unità, piuttosto anziane, acquistate sul mercato dell'usato.
Piroscafo *Calabria* [**22**], in servizio dal 1901 al 1903, di 946 tonn. Lungo 69.34 mt, largo 8.9 mt, varato il 9 giugno 1876 presso i cantieri "London & Glasgow Eng. & Iron Sbldg. Co. Ltd. di Govan come *Princess Royal* per la "Langland & Sons".
Acquistato da "La Veloce" nel 1901 ed utilizzato sulle linea Genova - Napoli. Nel 1903 venduto alla "N.G.I." con lo stesso nome (*Calabria II*) e utilizzato per servizi costieri nel Mediterraneo.
Nel 1907 è demolito in cantieri italiani.

foto 22

Piroscafo *Vittoria II* [**23**], in servizio dal 1902 al 1910, di 4.020 tonn. Varato il 4 luglio 1871, giorno dell'Indipendenza degli Stati Uniti pertanto battezzato *Republic*, da "Harland & Wolff" di Belfast per la "White Star Line". E' il quarto di una classe formata da sei gemelli, ha quattro alberi, un funile, una sola elica e sviluppa una velocità di 14 nodi. Trasporta 1.166 passeggeri, 166 in prima classe e 1.000 in un'ottima terza classe tanto che si guadagna il soprannome "imperial yacht". Nel febbraio del 1872 inizia a percorrere la linea Liverpool - New York e nel primo viaggio una tempesta danneggia il *Republic* inondando sala macchine, locale caldaie e scialuppe di salvataggio.
Un passeggero nel 1874 descrive il *Republic* come un "palazzo galleggiante, con lo stile e il comfort di un hotel svizzero, la sua stanza accogliente e la nave possiede un pianoforte, una biblioteca, un salotto per fumatori e un barbiere".

foto 23

Nel gennaio 1889 inizia il suo viaggio finale con la "White Star Line" sotto il comando di Edward Smith, che divenne poi il capitano del *Titanic*.
Nello stesso anno è venduto alla "Holland America Line" che gli cambia i motori e le sistemazioni passeggeri; ora può trasportarne 150 di prima, 60 di seconda, e 800 di terza classe. Il nome è cambiato in *Maasdam* e percorre la linea Rotterdam - New York.
Nel 1902 è acquistato da "La Veloce" e cambia il nome in *Vittoria* percorrendo la linea Genova - Napoli - Palermo - Gibilterra - New York; poco dopo è ribattezzato *Città di Napoli*.
Nel 1907 è ritirato dal servizio e nel 1908 è usato, in prestito al Governo Italiano, come alloggio per le vittime del terremoto a Messina. Nel 1909 ritorna a "La Veloce" che lo demolisce nel 1910.
Piroscafo *Città di Reggio* [**24**], in servizio dal 1904 al 1906, di 2.730 tonn. Costruito nel 1888 da "Sir James Laing & Sons Limited" di Sunderland con il nome *Ville de Belfort* per la "Compagnie Havre Pennisulaire". Un solo fumaiolo e tre alberi, lungo 94 mt, largo 12 mt, motrice triplice espansione, con una sola elica e 12 nodi di

foto 24

velocità. Trasporta 1.000 passeggieri tutti in terza classe ed è utilizzato sulla rotta Francia - Africa Orientale. Nel 1900 è acquistato dalla "G. Bertollo" e battezzato *Balilla* sulla rotta Italia - New York.

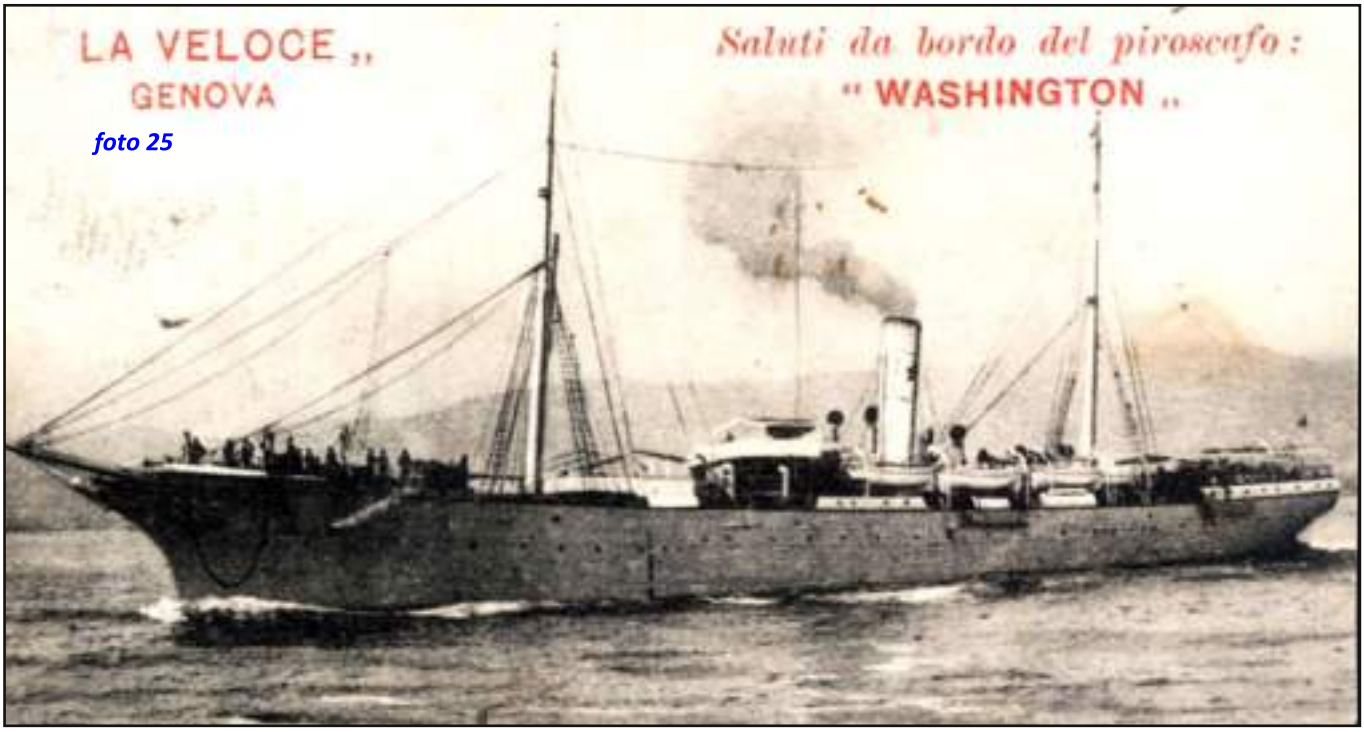


foto 25

Nel 1904 è acquistato da “La Veloce” e battezzato *Città di Reggio* ma, praticamente, è poco utilizzato.
Nel 1906 è venduto ad una società inglese e ribattezzato *Maritta*. E’ demolito nel 1909.
Piroscafo *Washington* [**25**], in servizio dal 1905 al 1910, di 2.830 tonn. Varato il 26 maggio del 1880 dai cantieri “Alexander Stephen & Sons” di Glasgow per la Florio (gemello del *Vincenzo Florio*). Lungo 107,3 mt, largo 11,6 mt, motori compositi ed elica unica che sviluppa una velocità di 12 nodi trasportando fino a 1.058 passeggeri, di cui 43 in prima classe, 44 in seconda e 971 in terza.
Dal 1881 è utilizzato dalla “N.G.I.” sulla rotta Italia-New York, nel 1884 va sulla rotta del Sud America ed è poi utilizzato come lazzaretto per la infuriante epidemia di colera.
Nel 1885 trasporta truppe in Eritrea per la guerra d’Abissinia, e nel 1891, mentre è in navigazione per il Sud America, subisce danni a 150 miglia da Pernabuco. Con le susseguenti riparazioni riduce a due gli alberi, sono riviste le sistemazioni passeggeri ed è nuovamente immesso sulla rotta del Nord America.
Nel 1905 è noleggiato da “La Veloce”, in cambio del piroscafo *Etruria*, che lo impiega sulla stessa rotta fino al 1907. Nel 1910 è trasferito, con lo stesso nome, alla “SNSM”; nel 1911 trasporta truppe nel corso della guerra italo-turca e poi nel 1913, sempre con lo stesso nome, passa alla “SITMAR Line”.
Il 23 maggio 1916 è silurato e affondato, al largo della costa di Piombino, dal sommergibile tedesco U-35.
Nel 1905 entrano in servizio tre nuove unità, gemelle, lunghe 119.57 mt, larghe 14.5 mt, propulsione a due eliche, macchina a vapore con potenza di 5800 HP, velocità 15 nodi. Possono trasportare 61 passeggeri di prima classe, 56 di seconda e 950 di terza.

foto 26

Il piroscafo Brasile [**26**], in servizio dal 1905 al 1912, di 5.300 tonn, impostato nel 1904 nelle “Officine e Cantieri Liguri Anconetani”. Consegnato nel dicembre 1905 è utilizzato sulla linea Genova - Sud America, con qualche viaggio nel Nord America.
Nel 1912 è venduto alla “Cie. Générale Trasatlatique”, rinominato Vénézuela, e usato sulla linea St. Nazaire – Colon; è poi trasferito sulla linea Bordeaux-Casablanca.
Il 7 marzo 1920 si arena sulla costa

vicino Casablanca andando completamente distrutto in pochi mesi.
Nel 1921 è demolito direttamente sul posto.

foto 27

Il piroscafo Italia [**27**], in servizio dal 1905 al 1912, di 5.020 tonn varato il 23 giugno 1905 dal cantiere "Nicolò Odero" di Genova La Foce. E' dotato di due alberi perché è stato originariamente progettato con 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 per ogni viaggio e *Italia* è uno dei piroscafi messi a disposizione per tale linea. La legge italiana, tuttavia, vieta di accordarsi con governi esteri per favorire l'emigrazione dall'Italia nello stato di San Paolo (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", un'altra società controllata dalla "N.G.I.", 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 è 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 alleato, il 6 luglio 1944. Sarà recuperato e demolito nel 1950.
Il piroscafo *Argentina* [**28**], in servizio dal 1906 al 1912, di 4.985 tonn varato nel luglio 1905 dal cantiere "Fratelli Orlando" di Livorno. Il 22 febbraio 1906 parte per il suo primo viaggio Genova - Napoli - Sud America. Nel 1912 è venduto alla "Società Italia di Navigazione a Vapore" che lo ribattezza *Brasile* per impiegarlo sempre sulla tratta sudamericana.

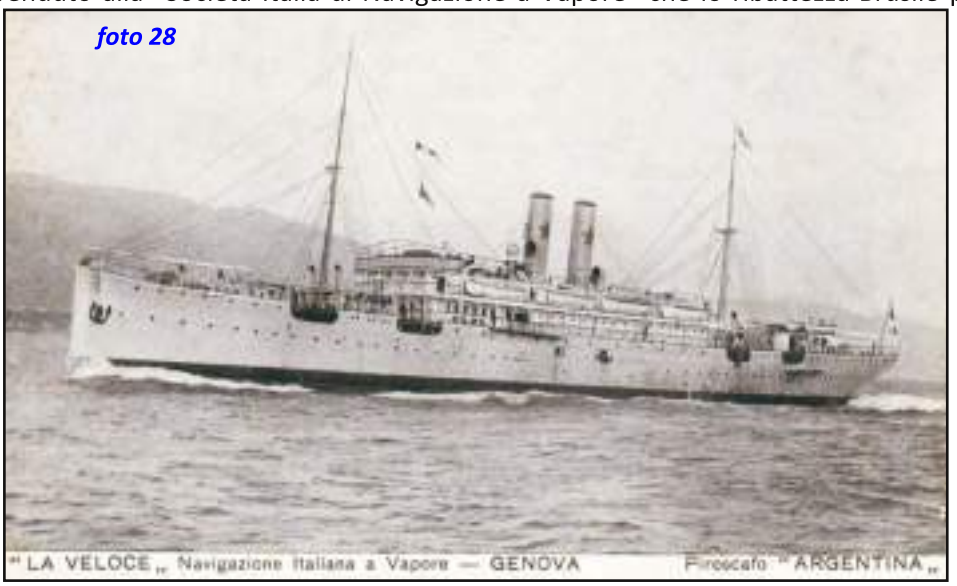


foto 28

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.

(continua…)

Le Olimpiadi della Vela stanno prendendo una brutta piega. Le cronache correnti parlano di stravolgimenti delle classi ammesse e astrusità varie. Si assegna alla Vela la maglia nera dei costi e la mancanza di spettacolarità regina delle televisioni che comandano gli sports e non solo quelli. Corriamo il rischio di fare la fine della Formula Uno che più noiosa di così non potrebbe essere. Poiché l'obiettivo del Notiziario è quello di fare storia e non attualità, a proposito di Olimpiade della Vela ci sembra opportuno pubblicare un vecchio articolo di Franco Belloni che ci ricorda quando i Giochi olimpici della Vela sono stati straordinarie tappe per la diffusione della Vela nel Mondo. ***(da Arte Navale 2005)***

LONDRA 1908-1948-2012

UN RECORD TUTTO INGLESE: TRE OLIMPIADI NELLA PATRIA DELLO YACHTING

Franco Belloni

Il 6 luglio 2005 a Singapore la 117a sessione del CIO ha assegnato a Londra, che nella votazione finale supera Parigi di quattro voti, l'organizzazione dell'Olimpiade del 2012, con la vela in programma a Weymouth. Londra con questa, è la terza Olimpiade che organizza. Le due precedenti, 1908 e 1948, sono per lo sport velico due eventi importanti al di fuori dell'interesse che possono avere come Olimpiadi.

Nel 1908 i Giochi velici tengono a battesimo la nuova formula di stazza internazionale, nata per iniziativa della Yacht Racing Association, la Federazione inglese della vela che, dal 15 al 18 gennaio 1906, riunisce a Londra nelle sale del Langham Hotel i delegati dove lo sport velico è attivo. L'Italia è rappresentata dal conte Eugenio Brunetta d'Usseaux, socio fondatore del Regio Yacht Club Italiano di Genova. Scopo della riunione è di stabilire una formula di stazza unica per tutti i Paesi europei onde facilitare la progettazione e la partecipazione alle regate internazionali. Nasce The International rule for yachts measurement and rating, che sarà definitivamente approvata in una seconda riunione ed entra in vigore dal 1° gennaio 1908. E la formula che origina le Classi Metriche, quelle dei 6, 8 e 12 metri. Con queste classi si disputano dal 27 al 29 luglio e l'11 e 12 agosto 1908 a Ryde, isola di Wight, i primi Giochi Velici con la partecipazione di nove concorrenti di quattro Nazioni. L'Italia è assente.

Precedentemente, a Londra la vela era stata inclusa nelle discipline dell'Olimpiade del 1896 ad Atene, ma non si hanno notizie della presenza di concorrenti. A quelle di Parigi del 1900 la vela, come peraltro gli altri sport, è

1908. L'8 metri S.I. inglese "Cobweb" progettato da Fife vincitore della medaglia d'oro.

inclusa nelle manifestazioni organizzate per l'Esposizione Universale e le gare svoltesi sulla Senna a Meulan e a Le Havre non hanno alcuna rilevanza olimpica. La primogenitura dei Giochi Velici con quelli di Londra - nel 1904 a St. Louis la vela non è ammessa - è stabilita dal rapporto ufficiale del CIO dei Giochi di Parigi del 1924 dove si legge:

"Les premières régates Olympiques eurent lieu des Jeux des Londres 1908. Les démostrations de yachting sur le bassin de Meulan lors l'Exposition 1900 ne peuvent ètre considérées comme régates olympiques".

La seconda Olimpiade londinese è quella del 1948, la prima del dopoguerra con le regate nella Tor Bay, coste meridionali del Devon, dal 3 al 6 e dal 10 al 12 agosto. L'Italia a differenza della Germania e del Giappone (nazioni belligeranti) è ammessa. Le classi scelte, anche se ufficialmente dall'IInternational Yacht Racing Union (IYRU), risentono dell'influenza inglese. Con i 6 metri SI e le Star è ammesso il Dragone, il Firefly (Lucciola), una deriva inglese di 3,66 metri progettata da Uffa Fox per due persone quale singolo e lo Swallow (Rondine), un'altra classe inglese "nata" per l'Olimpiade, di 7,77 metri progettata da Tom Isaacs Thornycroft. L'Italia è presente in tutte le classi, ma gli azzurri si fanno subito notare nelle Star dove Tino Straulino e Nico Rode con il vecchio *Legionario* sono tra i protagonisti. È impensabile che gli italiani vincano in questa classe. A tarpare le ali alla vittoria ci pensa il concorrente inglese che, pur non avendo esposta la rituale bandiera di protesta, vede accogliere dalla Giuria il suo reclamo. Straulino ha vinto la prima regata, seguita da due secondi e un terzo nella regata della squalifica. Ancora primo nella quinta prova e terzo nella penultima, dove è ancora ingiustamente squalificato su protesta del concorrente greco.

1948. Il 6 metri S.I. italiano "Ciocca II" di Enrico Poggi ha difeso i nostri colori (8°)

Tutto è perduto? Ce ancora la possibilità di vincere la medaglia d'oro. Straulino deve arrivare primo e l'americano Hilary H. Smart oltre il sesto posto. Straulino è subito in testa con Smart nono. La vittoria è a portata di mano. Ma una raffica più forte rompe il vecchio albero del *Legionario*. La medaglia d'oro è persa. Forse, nell'euforia dell'imminente vittoria, Straulino ha rischiato troppo. La medaglia d'oro arriverà all'Olimpiade del 1952. Ai mondiali del 1948 Straulino è secondo ad un punto dal primo e Smart terzo a 25 punti da Straulino.

Londra 2012.
La vela è totalmente cambiata. Le barche planano anche di bolina e i prodieri sono al trapezio. Ma anche questo non basta più, bisogna volare! Dall'acqua al cielo il passo è breve, anzi ci siamo già. Questa è la vela che vogliono i velisti?

Numerosi sono i relitti abbandonati dall'uomo in giro per il mondo. Il primo pensiero va ai relitti di navi lungo le coste, alle piattaforme petrolifere non più operative, ai fari non più in esercizio. Ma vi è un'altra categoria di oggetti non più utili costruiti dall'uomo che permangono in mare, capaci anch'essi di esercitare un fascino misto ad angoscia, desolazione e mistero, smarriti tra ciò che è e come dovevano essere. È quella delle costruzioni di difesa dalle invasioni da mare erette lontano dalle coste, tecnicamente offshore. Sull'estuario del Tamigi si trovano delle rimanenze di cemento e ferro che rimandano ad altri periodi della storia dell'uomo che forse vale la pena di conoscere, pur nella brevità di un articolo.

Le Fortezze di Sua Maestà

Maurizio Elvetico

Il 10 febbraio del 1942, alle otto di mattina con una temperatura dell'aria molto bassa, qualche timida schiarita dopo giorni di cielo coperto e neve, dal molo Red Lion nella cittadina di Gravesend, sulla riva destra del Tamigi, si allontanano tre rimorchiatori e un pontone di 51 metri sovrastato da due grossi e alti cilindri in cemento con sopra una piattaforma su cui si notano alcune persone e dei cannoni. Il pontone era stato alato nel fiume il giorno prima non senza qualche difficoltà per le cattive condizioni meteorologiche, per l'altezza di oltre 30 metri e per il peso di ben 4500 tonnellate. Il rimorchio, dopo una sosta lungo la costa e circa 12 ore di navigazione, giunge il pomeriggio del giorno seguente sulla secca di Rough Sands a 6 miglia dalla terraferma. Si avvicina una lancia a motore con tre persone a bordo. Una è il progettista di quella strana costruzione venuto ad assistere alle operazioni che consisteranno nel far affondare il pontone a 11 metri dalla superficie marina. Le fasi operative erano state in precedenza programmate con attenzione, ma a quanto ci risulta, qualcosa non andò per il verso giusto; forse l'ordine di aprire le valvole di allagamento anteriori del pontone fu dato prima che si completasse la rimozione di una protezione lungo il bordo del pontone stesso servita anche ad evitare l'immissione d'acqua nello scafo durante il varo. Così l'acqua defluì all'interno in maniera irregolare e incontrollata facendo inclinare la struttura di ben 30°. Ci fu un momento di panico, con gli uomini a bordo che si reggevano come potevano, l'attrezzatura non rizzata che cadeva in mare e i rimorchiatori che cercavano di regolare i tiri delle cime di ritegno. Fortuna volle che la struttura riprese il suo assetto normale e passati 15 minuti, come previsto, si immerse rapidamente e dopo pochi secondi lo scafo toccò il fondo prima con la parte anteriore. L'energia di impatto venne assorbita dalla rottura di un cilindro in cemento armato appositamente costruito all'estremità. Ancora qualche secondo e l'intera struttura si trovò adagiata correttamente sul fondo del mare. L'ingegnere Guy Maunsell, tirato un sospiro di sollievo, guarda soddisfatto quelle due colonne e dopo aver illustrato il programma di lavori per i giorni successivi si allontana con il battello che lo aveva portato fino a lì.

Coincidenza volle che poche ore dopo l'affondamento del pontone, dal porto di Brest in Francia salperà in

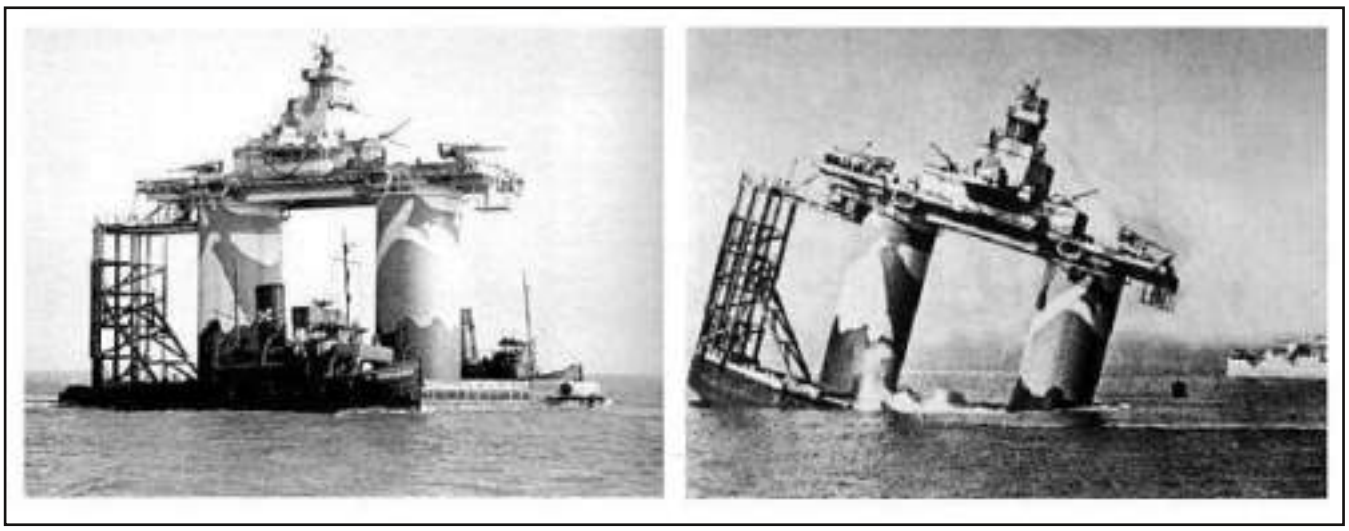
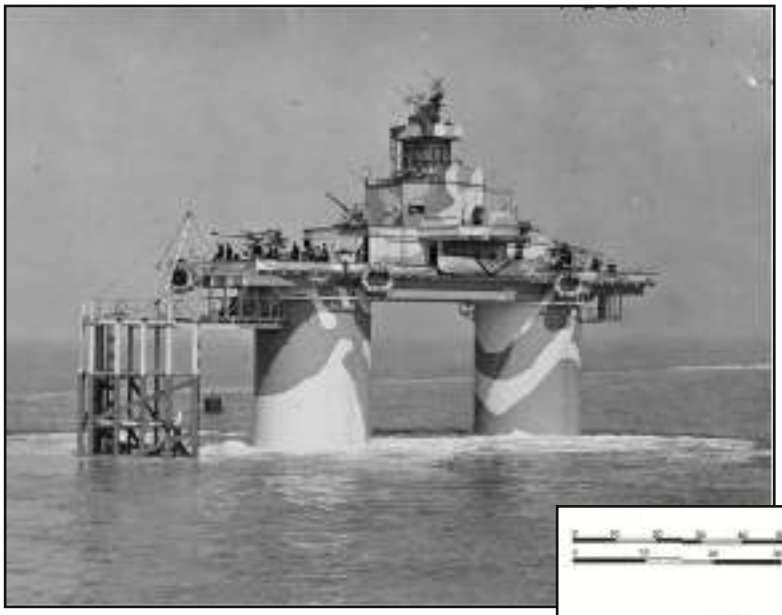
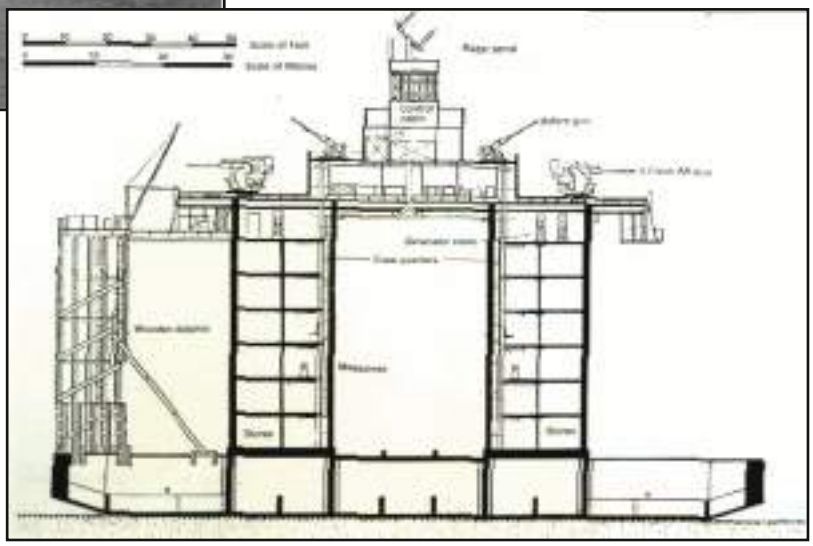


Foto storica dall'archivio pubblico dell'Imperial War Museum.



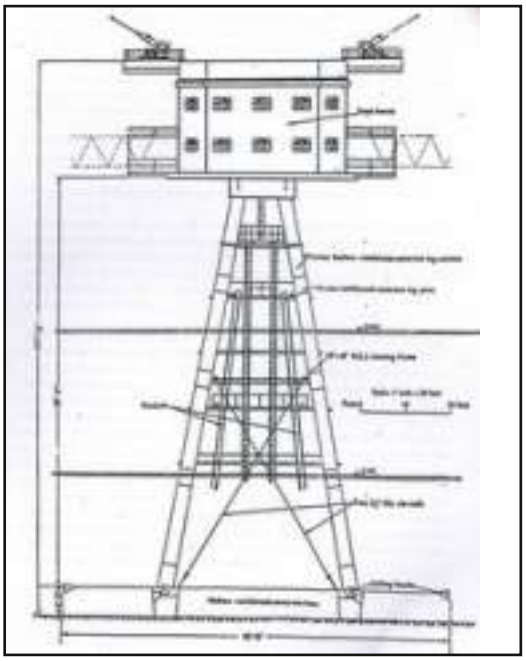
gran segreto una squadra navale tedesca che passerà il giorno dopo a poche decine di miglia. Con l'Operazione Cerberus i tedeschi riusciranno ad attraversare il canale della Manica, forzando il blocco britannico per poi rientrare senza perdite nei porti della Germania settentrionale due giorni dopo, quando si completerà l'allestimento del primo forte di Maunsell, l'HM *Fort Roughs*, U1 in codice, noto anche come Rough Tower. In pochi giorni oltre 100 uomini saranno impegnati nella gestione della torre con una stazione radar, 4 cannoni antiaerei e fari di sorveglianza. Il personale troverà alloggio nei locali situati nei sette piani delle colonne con la possibilità di permanere sulla torre per oltre un mese in piena autonomia di materiali ed attrezzature, una condizione necessaria per l'alta probabilità di rimanere isolati per le avverse condizioni meteomarine dell'area. Era possibile solo comunicare telefonicamente con la cittadina di Harwich attraverso un cavo sottomarino che era stato appositamente posato sul fondo. Quando era possibile un'imbarcazione militare sbarcava le necessarie razioni di viveri, munizioni e carburante per i gruppi elettrogeni oltre alla posta e ai giornali.



Sezione di una fortezza della Marina.

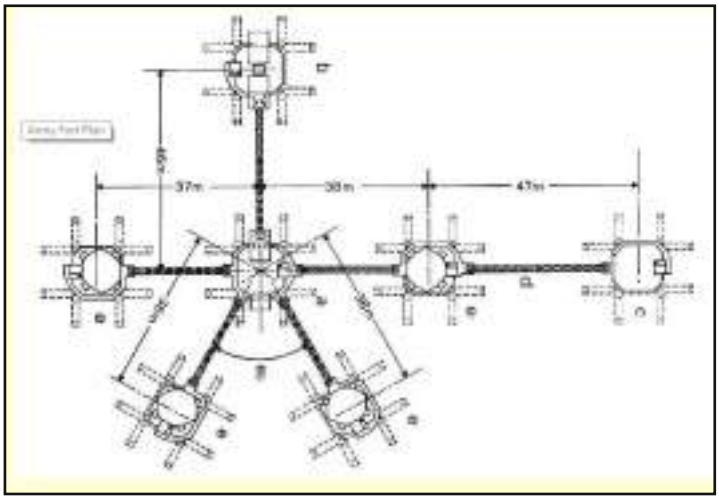
Ma torniamo a qualche anno addietro. Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale il porto di Londra era il porto più trafficato del mondo con un'alta percentuale di rifornimenti, specie energetici, per il Regno Unito. La Germania cercò fin dall'inizio di ostacolare il transito delle navi e tra i vari espedienti impiegò un tipo di mina di nuova concezione, la mina magnetica capace di detonare quando un grosso scafo metallico passava nelle immediate vicinanze.

L'efficacia di quelle armi fu tale che nei primi mesi della guerra oltre cento navi furono affondate solo nell'estuario del Tamigi. Era chiara la necessità di intervenire al più presto e poiché la maggior parte delle mine veniva lanciata in mare dagli aerei, le navi commerciali venivano requisite e utilizzate come unità mobili antiaeree. Tuttavia tale modalità presentava non pochi problemi sostanzialmente legati alla mobilità delle unità. Il comandante Shankland, a capo dell'Autorità portuale di Londra, quale responsabile della sicurezza dell'estuario del Tamigi, propose all'Ammiragliato la realizzazione di fortini a mare da cui sarebbe stato possibile scorgere in tempo gli aerei e le navi nemiche, individuare eventualmente le posizioni di caduta delle mine, intervenire come primo sbarramento antiaereo. L'idea sembrava valida sebbene di non facile realizzazione, ma la forte pressione di Shankland costrinse la Royal Navy a trovare una soluzione. Il Capitano John Hughes-Hallett, che di lì a qualche mese sarà il capo della forza navale nella catastrofica operazione militare degli Alleati di Dieppe, contattò l'ingegnere civile Guy Maunsell (1884 – 1961), che aveva partecipato quasi venti anni prima al programma degli sbarramenti dello stretto di Dover dalle incursioni degli U-boot tedeschi nella Prima Guerra Mondiale. La proposta di Maunsell consisteva nel costruire a terra i fortini in cemento armato, un materiale che conosceva molto bene, saldamente ancorati su una piattaforma

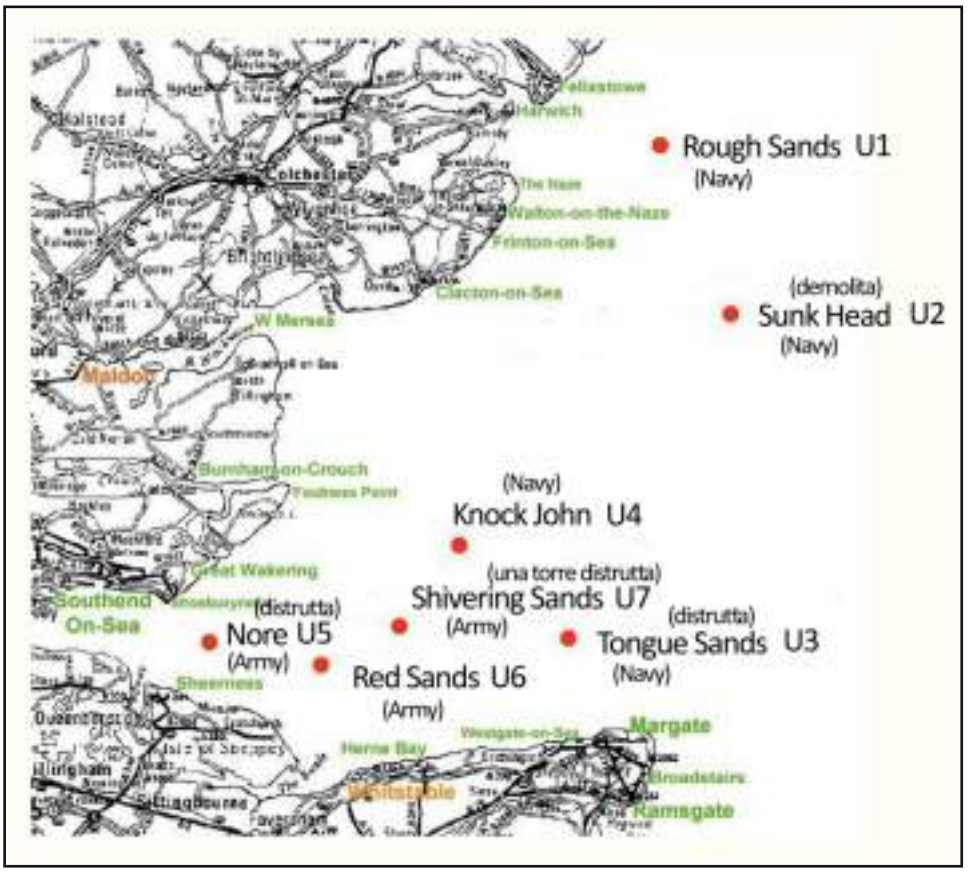


galleggiante da rimorchiare su una secca e quindi affondarla. Tra la perplessità dell'Ammiragliato sull'idoneità in mare del materiale e la decisione sul numero di fortini da realizzare, prima tre poi cinque e infine quattro, passarono molti mesi. Finalmente il 21 marzo 1941 fu data conferma di ordine, per un costo attualizzato di £5.000.000 per ciascuna torre, escluse attrezzature; Maunsell così diede l'avvio alla costruzione del primo fortino il giorno seguente.

In tempi record anche gli altri fortini furono costruiti, rimorchiati, affondati, stavolta senza personale a bordo e resi operativi: la fortezza nota come "Sunk Head Tower" fu posizionata il successivo 1°giugno, "Tongue Sands" il 27 giugno e "Knock John" il 1° agosto del 1942. Quasi contemporaneamente alla Marina,



Sea Fort della British Army: (dall'alto da sinistra) militari in osservazione nel novembre 1942; sezione di un fortino; in attesa del varo; pianta di una fortezza; arrivo dei rifornimenti. (dall'Archivio dell' Imperial War Museum)



Posizione delle fortezze nell'estuario del Tamigi.

anche l'Esercito diede il via alla realizzazione di strutture difensive in corrispondenza del fiume Mersey a difesa di Liverpool e sull'estuario del Tamigi. A differenza dei "Navy Sea Fort" quelli dell'esercito, gli "Army Sea Fort", per la loro posizione più prossima alla foce, richiesero da parte di Maunsell una diversa tipologia costruttiva capace di resistere all'azione delle correnti di marea che provocano forti spostamenti del fondo marino. La soluzione fu trovata con una fondazione in pali di circa 1 m di diametro infissi sul fondo in sostituzione del pontone semplicemente appoggiato. Tre furono i sistemi posti sul fiume Mersey e tre sull'estuario del Tamigi.

Ogni sistema consisteva di sette torri, ognuna di 300 t sostenuta da 4 piloni di cemento. Cinque torri erano fornite di armi contraerea di 1° e 2° livello, anche nel combattimento con motosiluranti e aerei in avvicinamento a bassissima quota; una sesta torre era dotata di proiettori di ricerca, mentre la torre centrale, a cui erano tutte collegate tramite passarelle in metallo, ospitava un apparato di controllo radar. Nore (U5), Red Sands (U6) e Shivering Sands (U7) erano i nomi, con il relativo codice (U stava per *uncle*, zio) delle opere commissionate dalla British Army posti sull'estuario del Tamigi. Su ogni fortino sostavano mediamente 165 addetti. I tre sistemi di difesa sul Mersey non hanno mai sparato un colpo e subito dopo la guerra furono smantellati per instabilità del fondo marino.

C'è da far notare che l'Inghilterra già quasi un secolo prima aveva costruito delle fortezze a mare a difesa dall'invasione nemica. All'ora il nemico da cui difendersi era la Francia intenzionata a compiere un'invasione da mare nel porto di Portsmouth. Anche in quel caso i forti erano quattro, ma di forma costruttiva decisamente diversa. Ma ritorniamo al Tamigi. La guerra di lì a breve, con lo sbarco in Normandia, giunge al termine; le fortezze così perdono il loro scopo originario difensivo che pur nella brevità del loro impiego non è stato da poco. A tal proposito, soffermandoci sulla prima torre, la *Uncle One*, questa fu ripetutamente attaccata dagli aerei della Luftwaffe, i potenti e veloci Fw 190, uscendo sempre incolume, anzi abbattendone un buon numero, incluse le famigerate bombe volanti V1, antesignane dei più recenti missili. Comunque dopo la guerra la sorte delle fortezze è stata diversa l'una dall'altra, in breve: HM Fort Roughs "U1" – dismessa nel 1956. Dal 1965 al 1967 fu sede di una radio pirata che sfruttò la sua posizione in acque internazionali. Ha subito successive occupazioni tra cui quella di un gruppo che si è proclamato appartenente a un sedicente principato di Sealand. Ciò ha costretto la Gran Bretagna a modificare i confini delle proprie acque territoriali. Posta in un'area di intenso traffico, la struttura è segnalata da alcune boe, soprattutto per la nebbia spesso presente; *Sunk Head* "U2" – dismessa anch'essa nel 1956, inizialmente doveva essere inserita nell'elenco dei segnali gestito dalla Trinity House, poi le cattive condizioni della struttura fecero abbandonare l'idea di porvi le delicate apparecchiature di segnalamento. Per un breve periodo ha ospitato una radio pirata. Fu demolita dal Genio Militare Britannico con esplosivo nell'agosto del 1967 perché pericolante e pericolosa per la navigazione; *Tongue Fort* "U3" - nel dicembre del 1947 tremò per inclinazione di un pilone. Gli occupanti,

lanciato un may day, furono messi in salvo dall'HMS *Uplifter*. Crollò definitivamente in seguito ad una tempesta nella notte tra il 21 e il 22 febbraio del 1996, lasciando un moncone di pilone sporgente dall'acqua; Knock John Fort "U4" – anch'essa è stata dismessa definitivamente nel 1956 e come le altre ha ospitato per circa un anno una radio pirata. Ancora oggi, dopo alcuni interventi di manutenzione, è presente e visibile nelle acque dell'estuario a circa 10 miglia dalla costa; Nore Fort "U5" - il 1° marzo del 1953 la nave norvegese *Baalbeck* di 2160 tonn fece collisione con la fortezza distruggendo due torrette e uccidendo 4 civili. Un successivo incidente l'anno dopo portò alla decisione del suo smantellamento, perché pericolosa alla navigazione, che sarà completato solo nel 1960; *Red Sands Fort* "U6" – nel 1956 le attrezzature furono rimosse e abbandonata nel 1959, è un altro esempio di fortezza occupata nel 1967 per trasmissioni pirata. Esiste già da alcuni anni l'intenzione di trasformare la fortezza fantasma, la più sana di tutte, in un futuristico resort di lusso; Shivering Sands Army Fort "U7" - dismessa nel 1958, negli anni '60 sulla torre proiettore ha ospitato alcune apparecchiature meteorologiche. Il 7 giugno 1963 la motonave *Ribersborg* di 295 ton entrò in collisione con una delle torri che cadde in mare, per fortuna senza vittime. Dal 1964 al 1967 sarà sede di una radio pirata. Nel 1990 vengono fatti lavori per consentire l'atterraggio di un elicottero per la gestione delle apparecchiature meteorologiche che verranno sostituite nel 1992 con un più compatto sistema montato su una grossa boa accanto alla stessa torre. La struttura è apparsa in un video musicale del 1984 del gruppo irlandese U2.

La nave norvegese Baalbeck appena giunta in porto con ancora una porzione di passarella della "Nore Fort" sullla prua.

Rendering di un progetto speciale dello studio londinese "Aros Architects".

Immagine di Red Sands, etratta da un opuscolo di una società di charter nell'estuario del Tamigi.

La sagoma spettrale di Knock John Tower, nella foschia e da vicino, territorio dei gabbiani.

POSTA AL CSTN

Per inviare al Notiziario domande, richieste, ricordi, opinioni, storie, etc….
scrivere a : redazione@cstn.it

L'amico Gherardo Mengoni a seguito dell'articolo sulla conquista della "Coppa di Francia" da parte di "Bona" apparso sul Notiziario CSTN n° 63 ci racconta alcuni particolari preziosi che è bene non vadano perduti.

IL BONA A NAPOLI

Nel n° 64 – dicembre 2017 per la rubrica "Le Grandi Conquiste della Vela Italiana" è stato proposto ai lettori una cronaca di Nemo Sfavia del maggio 1938. Sfavia raccontò l'impresa del "Bona" che in quell'anno si era aggiudicata la Coppa di Francia. Ebbene quel successo, così faticoso e così ben descritto da Sfavia, portò in quell'anno sui pennoni d'Europa le insegne italiane ad opera di un magnifico otto metri, tutto fatto in casa nostra. Come tante barche di gran pregio, anche il "Bona", splendida imbarcazione, ha avuto una esistenza molto movimentata.

Cercherò di ricordare, beninteso, solo alcuni aspetti di questa vita, con l'ausilio di ricordi personali e di quanto desumibile dalla pubblicazione: "Circolo Nautico Posillipo" curata da Mario de Rossi e distribuito a Napoli nel 2002.

Il "Bona", otto metri di stazza internazionale, era stato varato nel 1934 presso i cantieri Baglietto di Varazze. **Vincenzo Vittorio Baglietto**, ingegnere navale, laureato a Glasgow nei primi anni venti, era dal 1929 il geniale progettista e, di fatto, il padrone del cantiere. Il "Bona" era stato commissionato da Aimone di Savoia, duca di Ancona. La barca venne battezzata con il nome della sorella di Aimone, Bona di Savoia principessa di Wittelsback. Il duca Aimone debuttò in regata proprio a Napoli dove subì una sonora sconfitta che lo deluse al punto da restituire la barca a Baglietto. Da qui passaggi successivi che portarono alla proprietà del Signor Rosasco nel 1938, l'anno del trionfo a Cannes.

Superati i terribili anni della II Guerra Mondiale, con la ripresa delle attività marinare, il "Bona" venne acquistato nel 1949 dal Circolo Nautico Posillipo (ex Circolo Giovinezza, fondato da quattro amici canottieri fra i quali mio padre Francesco Mengoni) . L'imbarcazione che, ricordo benissimo, al culmine di prora del solco antibrina, scavato a cornice nel legno delle fiancate, portava incisi due nodi Savoia, venne attrezzata con nuova velatura, verniciata di verde con colori del Circolo. Fu subito spinta in regata a competere con i numerosi otto metri che gareggiavano nel Golfo. Si trattava di *Orietta*; *Miranda*, *Italia*, *Aria*, ed altre imbarcazioni meno note. Sul "Bona" Vittorio Postiglione e suo figlio Carlo, appena sedicenne, riuscirono con un ottimo equipaggio a battere tutti gli scafi concorrenti che, pur agguerriti, risultavano meno filanti, meno eleganti e meno veloci. Il "Bona" è restato in dotazione al Circolo Posillipo fino al 1960, venduto dopo la conclusione delle Olimpiadi di Vela di quell'anno, che fu certo memorabile per il mare di Napoli.

"Bona" in navigazione.

Resta tra i ricordi un episodio leggendario, collegato alla barca ed al momento del suo arrivo a Posillipo. Si raccontava che nel corso dei lavori di restauro, probabilmente affidati al cantiere di San Pietro ai due frati, molto prossimo al Circolo Posillipo, un carpentiere avrebbe scoperto sotto la tuga un contenitore da un litro pieno di mercurio. L'uso di questo metallo liquido oggi è proibito ed è del tutto interdetto dal mondo industriale perché altamente tossico ma, a quell'epoca, aveva varie applicazioni e valeva molto più dell'oro 18 K. Il recipiente, sempre secondo il racconto, avrebbe contenuto circa 13,5 Kg di mercurio. Una vera fortuna per quel tempo, valutabile all'incirca € 500.000 in moneta attuale. Che fine fece il ricavato? Un mistero! Ma forse è solo una piccola leggenda metropolitana che tuttavia corrobora il ricordo di una favolosa imbarcazione che è rimasta nell'immaginario e nel cuore di molti napoletani.

(***Gherardo Mengoni***)

La Città di Livorno è sinonimo di Accademia Navale e il legame tra la città e l'istituzione che si occupa della formazione tecnica e marinara degli ufficiali della Marina Militare italiana è databile dal 1881, ma le scuole per formare gli ufficiali dell'Armata Navale ha origini ben più lontane come viene ricordato in un vecchio articolo di quarant'anni fa che riproponiamo ai lettori. (dal " Giornale della Vela" luglio 1977)

L'ACCADEMIA NAVALE È NATA A GENOVA

Paolo Berardi

Nel 1815 la Regia Scuola di Marina per gli Ufficiali dell'Armata Navale ebbe il suo regolamento: quasi duecento articoli per stabilire in ogni dettaglio la vita dell'Accademia. Dopo il suo ritrovamento è stato consegnato agli eredi dei cadetti del secolo scorso.

Nel 1815 in conseguenza dell'unione di Genova al Piemonte presero sede in questa città sia lo Stato Maggiore generale della Marina che le navi della Squadra.
Per iniziativa dell'Ammiraglio Des Geneys, governatore di Genova, fu deciso di istituire la Regia Scuola di Marina per la preparazione dei nuovi ufficiali dell'Armata Navale sostituendo così la Scuola Navale che aveva funzionato fino ad allora, sia pur molto saltuariamente, a Villafranca. La Scuola iniziò regolarmente i suoi corsi presso l'Arsenale di Genova il 1° ottobre 1815 ma dopo solo un anno, attesa l'importanza che stava assumendo, le venne destinata, quale sede, la caserma di S. Teresa (**foto**), oggi sede della Legione ligure della guardia di finanza.
In occasione della presa di possesso della nuova sede fu emanato anche il regolamento dei corsi che, composto di ben 178 articoli, racchiudeva minuziosamente, l'organizzazione, l'amministrazione, la disciplina, il corso degli studi,
Il corredo degli allievi ed i programmi d'esame, tutta cioè, la vita della scuola. Per sessantacinque anni la Scuola forgiò gli ufficiali dell'Armata navale sino a quando, nel 1881, venne creata l'Accademia Navale di Livorno ove confluirono la scuola dì Genova e quella di Napoli.

Ebbene, questo regolamento, che nonostante tutte le ricerche, non era mai stato rintracciato, è venuto alla luce in questi giorni: la scoperta è dovuta ad una équipe di studiosi della Guardia di Finanza guidata dal generale Giuliano Oliva, comandante della zona ligure, noto scrittore in materia tributaria che si è rivelato anche appassionato umanista, ed è stato rinvenuto durante studi effettuati presso l'Archivio di Stato di Genova, l'Istituto Mazziniano ed il Museo Navale.
Nel corso di una suggestiva cerimonia che si è svolta a Genova l'otto maggio, nella stessa caserma di S. Teresa, alla presenza dei rappresentanti dei due corpi, l'Ammiraglio di squadra Giuseppe Oriana e il Generale Augusto De Laurentiis, ispettore della Guardia di Finanza, il regolamento è passato di mano. Nel cortile della Caserma, che ha conservato quasi intatte le caratteristiche che aveva al tempo della Scuola di Marina, il capo corso dell'Accademia della Guardia di Finanza ha consegnato al capo corso dell'Accademia Navale un cofanetto contenente la bandiera della Marina militare sarda in uso dal 1815 al 1848 ed una copia anastatica del regolamento.
All'atto della consegna l'offerta è stata accompagnata dalle parole:
"*Nello spirito delle tradizioni e della fraternità che animano la Marina Militare e la Guardia di Finanza, ho l'onore di consegnarti questi simboli del glorioso passato, a ricordo di questa cerimonia*".
L'accademia di Livorno ha risposto:
"*Questi cimeli saranno custoditi nel museo dell'Accademia Navale, tangibile simbolo della fraternità d'armi esistente tra la Guardia di Finanza e la Marina, e testimonianza per le future generazioni di allievi, delle gloriose tradizioni del passato*".

LIBRI IN VETRINA

È IN DISTRIBUZIONE IL VOLUME:
"QUANDO NAPOLI ANDAVA A VELA - Racconti di mare e di un tempo che fu".
di Carlo Franco con Paolo Rastrelli
Tullio Pironti Editore, 2017, pag.197, € 15
(vedi "Notiziario n° 57 maggio 2017)
La storia della Vela agonistica napoletana, dalle origini ai nostri giorni. I timonieri, le barche, le regate, i cantieri, i Circoli, i marinai e i titoli conquistati e su tutto la presenza del mitico Tino Straulino nel golfo e il suo rapporto con la città. I grandi eventi, le grande occasioni perdute e le interviste ai campioni analizzate a tutto campo dall'autore Carlo Franco con il contributo storico di Paolo Rastrelli.

Il libro è acquistabile anche via internet sul sito www.tulliopironti.it sconto -15%, spese spedizione € 5.

In occasione delle feste di Natale 2017 è stato inviato a tutti i lettori del "NOTIZIARIO CSTN" il NUMERO SPECIALE dedicato allo straordinario racconto di Massimo Minervini, "SEDICIMILA MIGLIA A VELA CON IL J-CLASS ASTRA".
Con un passato da grande velista (olimpionico e campione del mondo) Massimo Minervini, al comando di "Astra", un J-Class (lunghezza 35 m., velatura 1000 mq) costruito da Camper & Nicholsons nel 1928 e perfettamente restaurato da Beconcini, a cavallo degli anni 1989/1990 compie la doppia traversata atlantica e un lungo giro tra le isole caraibiche e la costa americana da Miami fino a Newport e rientro a La Spezia via Bermude-Azzorre-Gibilterra. Nel suo racconto tutti i particolari sui preparativi e i 16 mesi a bordo di Astra.
Per chi fosse interessato è possibile prenotare una copia stampata a colori al costo di € 10 (compresa spedizione).
Inviare richiesta a redazione@cstn.it

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE