



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

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° 74

NOTIZIARIO ON-LINE

Ottobre 2018

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • L'inimmaginabile marineria | pag. 20 |
| • Ricordo dell'amm. Mario Bini | pag. 2 | • Personaggi del mondo della vela | pag. 23 |
| • Una tesi di laurea sulla rivista LNI | pag. 7 | • Posta al CSTN | pag. 26 |
| • Alla scoperta dell'Archivio Carbone | pag. 10 | • Bandiera abbrunata | pag. 27 |
| • Le feste marinare di Genova | pag. 14 | • Evento straordinario..... | pag. 28 |
| • Il Duca correva anche in regata | pag. 18 | | |

EDITORIALE

Riceviamo ogni mese dai lettori - il cui numero grazie alle costanti richieste d'invio del Notiziario è in continua crescita - segnali di gradimento per le scelte editoriali che curiamo con attenzione cercando di diversificare tra i vari argomenti. Le ricerche di Sergio Pepe nell'Archivio Carbone hanno sempre un alto

indice di gradimento e anche per questo numero c'è un'altra bella storia. E poi ancora nuove firme, nuovi argomenti, eventi particolari, ricordi e anniversari da non dimenticare. Tutto ci incoraggia a credere che anche il numero 74 sarà piacevole. Buona lettura.



Un mosaico della Villa del Casale di Piazza Armerina, in provincia di Enna, mostra un cavallo portato a bordo di una ippogona.

Hanno collaborato:

Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Piero Ferrozzi, Carlo Franco, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giovanni Novi, Michela Pelli, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi.

PERSONAGGI INDIMENTICABILI

Nel corrente mese di ottobre ricorre il Centenario della nascita di quel grande uomo, grande marinaio e velista, grande Ufficiale di Marina e, in una sola parola un "grande signore", che è stato Mario Bini. Lo ricorda la Redazione del NOTIZIARIO CSTN con tutti i suoi più autorevoli collaboratori che hanno avuto rapporti con Lui sulle barche dello Sport Velico della Marina (Giancarlo Basile e Giovanni Iannucci), nelle istituzioni come Carlo Rolandi quando assunse la Presidenza della Federazione Vela, e tutta la Lega Navale - particolarmente la Sezione di Napoli - che lo ha avuto indimenticabile Presidente Nazionale dal 1982 al 1989. In particolare lo ricorda il "Centro Studi" che conserva gelosamente volumi, periodici e manoscritti frutto della donazione che fece, in vita, sin dall'inizio della fondazione del CSTN dimostrando quanto credeva nella felice istituzione culturale. Gli dedichiamo questi ricordi senza ombra di tristezza, con gioiosa riconoscenza per esserci stato d'esempio e soprattutto amico.

NEL CENTENARIO DELLA NASCITA

RICORDO DI MARIO BINI

a cura di **PAOLO RASTRELLI**

Il 15 ottobre, l'Ammiraglio Mario Bini (1918-2012) avrebbe compiuto 100 anni. Nella sua vita di Ufficiale è arrivato al vertice della Marina Militare divenendo nel 1980 Capo di Stato Maggiore (foto). Sul sito www.marina.difesa.it intere pagine con adeguate parole ricordano degnamente la figura, le tappe e i titoli di cui è insignita la sua brillante carriera. Il Notiziario, invece, dedica questo ricordo a Mario Bini velista. La vela è stata la grande passione della sua vita ed anche in questa attività ha raggiunto grandi traguardi. Insieme alla ricorrenza del centenario della sua nascita ricordiamo anche i sessanta anni della sua impresa del 1958 quando al comando di *Artica II* vinse la regata internazionale d'alto mare Brest-Las Palmas de Gran Canaria (1372 miglia marine) portando l'Italia in primo piano nel mondo della vela d'altura.



UNA GRANDE VITTORIA

(dal "Giornale di bordo di *Artica II*" scritto di pugno dal Comandante Mario Bini)

Alle 22,55 dell' 11 agosto la Cannoniera spagnola "*Eolo*", dopo esser quasi riuscita a confonderci le idee con il suo infernale proiettore, sparava un colpo di cannone per segnalare che "*Artica II*" aveva tagliato la linea di arrivo della regata d'alto mare Brest-Las Palmas de Gran Canaria. Dopo mezz'ora eravamo ormeggiati alla banchina del Real Club Nautico e sapevamo di aver vinto quasi certamente; ventiquattro ore dopo ne avevamo la assoluta certezza.

Si concludeva così, nel migliore dei modi, la nostra impresa cominciata 4 mesi prima: vi racconterò adesso la storia di questi quattro mesi, mi sembrerà di riviverli, e vi assicuro che non desidererei niente di meglio!

(. . .) Ci sarebbero ancora tante cose da dire sul soggiorno alle Canarie, sulla formidabile accoglienza degli spagnoli, sulla regata supplementare Las Palmas-Teneriffe, ma credo, benevolo lettore, che sia giunto il momento di staccare il "bottone": concedimi solo, come è di prammatica, di chiudere con una conclusione; e per far prima stralcio pari pari quella contenuta nel rapporto che ho inviato a Marivela.

"Il successo riportato da *Artica* è dovuto a varie ragioni, che elenco in un ordine generico, perché in effetti tutte ugualmente importanti:

1. - doti della barca, che è veramente una macchina da corsa di eccezionali qualità: velocissima, maneggevole, incredibilmente marina. Lodi senza fine vadano a chi ne ha deciso la scelta: è una barca che se ben portata farà storia nell'altomare. Dico questo in quanto è una barca che richiede una conoscenza profonda e specifica in quanto non dà mai la sensazione di essere portata bene o male; e - come per tutte le macchine da corsa - la differenza fra questi due estremi è talvolta una cosa apparentemente insignificante;
2. - lo stato di allenamento dell'equipaggio e la perfetta messa a punto della barca, resi possibili dal tempo avuto

a disposizione e soprattutto dalla conoscenza del mare nel quale dovevamo regatare (da non trascurare l'allenamento a sopportare la scomodità della barca, anch'essa superlativa come tutte le qualità di *Artica*);

3. - l'andamento del vento che in generale è stato tale da favorire *Artica*, e che è stato sfruttato appieno applicando costantemente il sistema di bordeggiare in poppa;

4. - la esatta condotta della navigazione che ha consentito - come nel passaggio fra le Salvagem - di non perdere un miglio di cammino;

5. - Il metodo "militare" di fare la guardia, con riposo obbligatorio, che assicurava 24 ore su 24 il massimo rendimento della barca.

Classifica:		tempo reale	tempo corretto
3° Cl. STA:	<i>Artica II</i>	230 25 23	171 19
	<i>Sereine (Franc.)</i>	234 45 24	174 55
	<i>Jacarta (Inghil.)</i>	221 51 40	180 23
	<i>Capello (Inghil.)</i>	234 46 44	180 48
	<i>Striana (Franc.)</i>	218 22 25	181 11
	<i>Fortuna (Argent.)</i>	216 42 02	185 21
	<i>Meraba (Inghil.)</i>	230 44 40	189 09
	<i>Aile Noire (Franc.)</i>	237 50 14	189 39
	<i>Bloodhound (Inghil.)</i>	238 32 14	200 17
	<i>Urania (Oland.)</i>	251 23 45	220 17
	<i>Farewell II (Franc.)</i>	244 19 14	207 28
2° Cl. STA:	<i>L'Etoile (Franc.)</i>	261 46 47	230 23 32
	<i>La Belle Poule (Franc.)</i>	277 53 43	246 30 28
	<i>Flying Clipper (Svez.)</i>	269 11 41	269 11 41
1° Cl. STA:	<i>Sagres (Portog.)</i>	279 16 31	248 39 46
	<i>Christian Radich (Norv.)</i>	289 40 45	253 15 15
	<i>Mercator (Belg.)</i>	274 15 08	259 08 18



L'equipaggio al completo: da sinistra Bini, Coda, Alberini, Guazzo, Zarantonello, Traverso, Battilocchi



Artica II con fiocco e trinchetta

Mario Bini : lo ricordano così . . .

LE FIGLIE BENEDETTA E DONATELLA

Il mare. Nato e cresciuto a Viareggio, nostro padre deve aver vissuto il mare fin da bambino come una parte ineliminabile del suo "paesaggio" interiore. La scelta di diventare ufficiale di Marina ha a che fare con questa attrazione irresistibile, naturalmente, anche se le onde su cui si sarebbero specchiate di lì a poco le nubi nere e velenose del conflitto mondiale, trascinando via molti giovanissimi marinai come lui, erano ben diverse da quelle che aveva osservato da ragazzo guardando le barche dei pescatori che tornavano in Darsena prima del buio. Nostro padre non parlava mai di quel grande cimitero di acqua in tempo di guerra: per lui il mare della rinascita non poteva che essere quello solare, amico, segnato dal mito. Il Mediterraneo di Ulisse, il cui itinerario dalle coste della Grecia

finì a Gibilterra e ritorno lo affascinava soprattutto da quando aveva scoperto il libro in cui uno studioso evidenziava la assoluta precisione del tragitto narrato da Omero. Nostro padre guardava il mare, riconosceva i venti, ma anche le costellazioni: la navigazione astronomica era materia di studio, lavoro e insegnamento di cui però mia sorella Donatella ed io poco sapevamo. Strane carte nautiche che parevano geroglifici, strani righelli e strumenti vari - tutti ugualmente privi di interesse per due bimbe - facevano parte di un misterioso armamentario domestico che compariva puntuale dopo ogni trasloco. Che il grande successo di *Artica* dipendesse dal sapere che nostro padre si era costruito non sfiorava le nostre testoline: da una parte il bel marinaio ardimentoso, quasi leggenda, e dall'altra lo studioso di effemeridi e portolani per noi erano due immagini che non stavano insieme. In tutto questo avevamo



1958. Foto ricordo con dedica del Presidente Segni all'equipaggio di "Artica".

imparato grazie a lui ad amare il mare, quello sì, anche se accettavamo contro voglia le gite in barca che i nostri genitori ci infliggevano, distogliendoci da pomeriggi con gli amici di scuola, chiusi in una stanza a sentire le canzoni intorno al mangiadischi. Nostro padre non ci insegnava a navigare, un po' perché non ne aveva voglia e forse perché aveva capito con l'intuito di un genitore che non avremmo imparato niente: col risultato che Donatella, saggiamente, cadeva in un sonno profondo a prua o si infilava in una cuccetta – mentre a me rimaneva da lavare la tuga, togliere i parabordi, affettare i pomodori e fare molta attenzione che il boma non mi fracassasse la testa. Più grandi, imparammo grazie a lui ad apprezzare i luoghi meravigliosi, l'incanto del Mediterraneo più bello. A La Maddalena, dove nostro padre insieme a Giovanni Iannucci istruiva i giovani ufficiali a tener testa a venti violentissimi e a mari davvero minacciosi, Donatella ed io litigavamo a lungo, per la disperazione di nostra madre, su quanta schiuma toccasse a ognuna di noi due nel cappuccino offerto dalla Foresteria e sulla quantità di aranciata che ci spettava. Ma poi la giornata aveva inizio e allora le acque color turchese, le spiagge rosa, e le mucche adagiate sulla spiaggia si rivelavano, giorno dopo giorno, con l'intensità di una visione che sarebbe rimasta per sempre con noi.

Nostro padre si rassegnò con la sua usuale grazia ad avere due figlie negate per la vela, inabili a muoversi bene su una barca o a dare il minimo contributo alla navigazione, capaci solo di dormire al sole per ore e buttarsi in acqua appena fosse calata l'ancora. Ci accettava per come eravamo, contento della nostra presenza e di poter condividere con noi la gioia infinita di stare sul mare. D'altronde, ce l'aveva insegnata lui... Il suo vero divertimento erano le regate – lì sì che tornava nel suo elemento, come un pesce nel mare. Non perse mai alcuna occasione di salire a bordo di una barca piccola o grande e di affrontare piccole o grandi sfide. Tornava divertito, stanco, la fronte bruciata dal sole. Durò fino a quando fu possibile. Poi, con la sua consueta serenità, abbandonò per sempre il gioco delle onde e delle maree, l'insidia dei venti e la magia delle costellazioni e da marinaio diventò falegname e contadino. Imparò a lavorare il legno: tavoli, cornici, mensole, cassapanche e librerie in tutte le nostre case ci ricordano l'impegno soddisfatto e allegro con cui portava a termine questi suoi nuovi - e riusciti - esperimenti. Imparò a coltivare ad amare la terra. Ma lo sguardo con cui osservava i profili delle colline toscane, le nuvole, il mutare dei colori da una stagione all'altra rimase lo stesso - attento, meravigliato, sapiente - con cui aveva da sempre guardato il mare.

CARLO ROLANDI

Ricordare Mario Bini mi riporta indietro nel tempo e soprattutto quando nel 1980 a Santa Margherita Ligure in occasione dell'Assemblea Nazionale della Federazione Italiana Vela fui chiamato ad assumere la carica di Presidente in sostituzione del presidentissimo Beppe Croce, mandato che poi ho ricoperto per due quadrienni (1980-1984 e 1985-1988).

In quella importante Assemblea, con Beppe Croce e il Presidente del CONI, Franco Carraro, c'era anche Mario



1980. Assemblea FIV (da sinistra): Mario Bini, Beppe Croce, Franco Carraro, Carlo Rolandi.

Bini, Capo di Stato Maggiore della nostra Marina, il primo, e finora unico, ufficiale con un grosso passato di velista al vertice dell'Arma Navale ed il primo a partecipare in sua rappresentanza ad un'assemblea FIV.

Ricordo la numerosa corrispondenza intercorsa con Lui personalmente durante il mio mandato per la messa a

Mario Bini si congratula con il neo Presidente Fiv Carlo Rolandi con accanto Beppe Croce.

punto dei rapporti tra lo Sport Velico della Marina e la Federazione, rapporti sempre impostati al migliore stile tipico dei velisti puri.

Ricordo anche con grande piacere l'affetto e l'attaccamento che entrambi abbiamo condiviso nei riguardi di Tino Straulino e gli incontri-scontri in acqua ogni anno a Napoli in occasione della regata OVER 60 (ahimè!).

Anche in questa circostanza mi sento vicino al nostro NOTIZIARIO nel ricordo di Mario Bini.

GIOVANNI IANNUCCI

Molto prima di conoscere di persona l'Ammiraglio Bini, l'ho conosciuto ... attraverso mio padre, allora ammiraglio e direttore dell'Istituto Idrografico della Marina a Genova. Pur essendo raro che parlasse di servizio in famiglia, più



Equipaggio di "Artica II" (da sinistra): Traverso, Iannucci, Bini e Basile.

di una volta mi accadde di sentirgli dire che aveva, fra i suoi collaboratori, un ufficiale eccezionale, che si distingueva fra tutti non solo sul piano professionale ma anche per qualità intellettuali e portamento. Era l'allora tenente di vascello (o capitano di corvetta?) Mario Bini.

Anni dopo ho avuto occasione di regatare con lui, skipper, su *Artica II*, nel 1960 nella regata Cannes - Ischia (Notiziario del CSTN N° 21), nella quale Giancarlo Basile ed io eravamo i due capi guardia. Curò personalmente e scrupolosamente la condotta della navigazione, molto più complessa con i sistemi disponibili allora, e "dipinse" la lunga bolinata dalle Bocche ad Ischia, corredata da note sulle decisioni prese, sulla carta nautica che "trafugai" ma che, purtroppo, è andata persa.

Non si fidava della meteorologia in Mediterraneo, caratterizzata da troppi "microclimi" e, dotato di spiccato senso dell'humour, aveva coniato la legge fondamentale che era, per quanto riguardava i bollettini meteo: "Non è vero". Da essa discendevano vari corollari, quali quello del vento, riferito soprattutto, ma non solo, alle dicerie locali: "Al sorgere ed al tramonto degli astri, al loro passaggio in meridiano ed in altre ore del giorno e della notte, in prossimità delle coste o delle isole, lontano da esse e in altri luoghi, il vento: o ridonda o rifiuta, o rinfresca o cala, se non rimane costante."

Dopo quel bell'evento, non ho avuto più, per molti anni, occasione di regatare con lui, fino a che ci siamo ritrovati insieme in molte regate delle barche d'epoca, su *Artica II*, con un equipaggio sempre, almeno in gran parte, ... d'epoca che ha fatto man bassa di coppe e trofei.

Dell'Ammiraglio Bini ho sempre pensato che se, lasciato il servizio dopo aver raggiunto il "vertice" della Marina, avesse voluto dedicarsi ad un'altra attività completamente diversa, per esempio fare il direttore di banca, gli sarebbe bastato un breve periodo di preparazione e poi avrebbe potuto disimpegnare egregiamente l'incarico.



Mario Bini al timone di "Artica II".

GIANCARLO BASILE

E' stato un grande, ai tempi del sestante non c'era nessuno in Marina che potesse rivaleggiare con lui, la sua fissazione era quella di sapere in ogni momento dov'era con una precisione che si avvicinava a quella del gps. Sapeva dirti quanta corrente c'era e ci imboccava. Quando facevamo una regata tutte le barche partecipanti ci seguivano se sapevano che Mario Bini era sulla barca della Marina.

L'ALBUM DEI RIOCORDI



Regata Star e prime navigazioni.

Mario Bini, Capo S.M.della Marina, ricevuto dal Presidente della Camera Nilde Iotti.



Gianni e Mary Pera con altri amici festeggiano una vittoria di Mario Bini.



"Artica II" con il collaudato trio Bini, Basile, Iannucci ed altri



2004. Mario Bini con Paolo Rastrelli al Molosiglio per la cerimonia dell'8 metri "Italia" dichiarato "bene storico".

È capitato spesso che studenti e studentesse per effettuare ricerche per le loro tesi di laurea hanno frequentato il nostro Centro Studi. Non solo dagli Atenei napoletani (Federico II e Orientale), ma anche da altre parti d'Italia. Nel 2013, dall'Università di Pisa - Dipartimento di Filologia, Letteratura e Linguistica, con lettera di accredito del Prof. Marcello Ciccuto è arrivata al Centro Studi Michela Pelli per effettuare una ricerca per la sua tesi di Laurea Magistrale, molto specifica e particolare, interamente dedicata alla rivista della Lega Navale l' "Italia marinara" la cui raccolta, unica completa in Italia, si trova presso il CSTN.

UNA TESI DI LAUREA CON OGGETTO LA RIVISTA LNI "L'ITALIA MARINARA"

L'ITALIA MARINARA: il racconto di mare come genere nella cultura letteraria italiana del novecento

MICHELA PELLI

“Se l'Ottocento è stato un secolo di prosa, il Novecento può essere considerato il secolo delle riviste” così Gianfranco Contini descrive, dal punto di vista letterario, il secolo scorso. Faccio ricorso a questa citazione perché l'oggetto principale del presente lavoro è una rivista che proprio durante il corso del Novecento affonda le sue radici nel panorama culturale italiano: “L'Italia marinara”. È cosa nota che in questo secolo la cultura italiana viene arricchita in maniera straordinaria dalla nascita di numerose riviste sia letterarie che non, e tra queste “L'Italia marinara”, nata dalla volontà e dalla passione per il mare dei componenti della Lega Navale italiana, viene ad occupare un posto tutto suo, quasi isolato, date le grandi differenze che intercorrono tra questa rivista e il resto delle testate novecentesche.

“L'Italia marinara” storia, contenuti e modelli. Per un confronto con le riviste coeve.



Questa sintetica storia e descrizione delle riviste novecentesche è necessaria per inquadrare l'oggetto del nostro studio, la rivista “L'Italia marinara”, nel contesto storico-culturale in cui essa si viene a trovare. Non basterebbe, infatti, analizzare e studiare a sé questo singolare periodico; è utile, invece, definire l'ambito generale in cui esso viene a collocarsi, cercando di capire se e in quale misura è stato influenzato dalle innumerevoli testate che costellano gli anni in cui viene pubblicato. Si è utilizzato l'aggettivo “singolare” in relazione a tale rivista proprio perché, se vista a confronto con i periodici che venivano stampati nello stesso suo periodo, ci si può immediatamente accorgere -anche solo dopo averne sfogliato poche pagine - che essa si differenzia sotto numerosi aspetti dalle classiche testate a contenuto principalmente letterario che il Novecento ha generato.

Per chiarire quanto detto è necessario accennare alla storia de “L'Italia marinara”. Essa nasce per iniziativa di un famoso ente, la Lega Navale Italiana, fondata a La Spezia nel 1897 ad opera di pochi appassionati di mare uniti dal comune ideale di risvegliare nel Paese la coscienza marinara. Nello stesso anno si ha la pubblicazione del primo numero della rivista che compare però con il titolo “Lega Navale”; si dovrà attendere il novembre 1919

per poter leggere sulla copertina il nuovo titolo “L’Italia marinara”. Leggiamo infatti sul numero di novembre 1919: [...] Ecco perché la Lega navale Italiana assume oggi il suo posto di combattimento scendendo con questa Italia marinara fra tutte le classi sociali, a portare la voce ammonitrice del passato, a spingere gli Italiani non verso il platonico raggiungimento di idealità patriottiche marittime, ma verso la realtà della nostra esistenza di domani. Occorre che ogni italiano abbia la cognizione della realtà marinara e che tragga da tale realtà le basi di una nuova coscienza, di quella coscienza marinara che non deve mancare ad un popolo ricco di storia e di tradizione. Questa coscienza non può sorgere che attraverso la valorizzazione di tutte le nostre attività marittime conosciute nel loro svolgimento, nella loro attuazione, nelle loro manifestazioni concrete, nei loro risultati più efficienti. Questo scopo si propone di raggiungere il nostro giornale [...] Con questi sentimenti la Lega Navale italiana comincia la pubblicazione de «L’Italia marinara» [...] «L’Italia marinara» si pubblicherà per ora ogni quindicina, con illustrazioni a colori e in nero, degli avvenimenti navali più importanti, con articoli su tutti i maggiori problemi marittimi, su curiosità navali, aneddoti e ricordi storici, e conterrà inoltre poesie, novelle, ecc. In forma piana e piacevole essa dovrà invogliare tutto il nostro popolo ad occuparsi del nostro bel mare e di tutti i problemi di vitale interesse per la nostra Patria, che ad essa si riferiscono. «L’Italia Marinara» è edita dalla Lega Navale Italiana e viene distribuita gratuitamente a tutti i soci. La direzione del giornale si è assicurato la collaborazione di tutti i migliori scrittori di cose navali [...].

Nel corso degli anni la rivista ha, infatti, più volte, cambiato nome. Viene pubblicata con il titolo “Lega navale” dal 1897 al 1904, dal 1905 al 1907 si trasforma in “Mare Nostrum”. Negli anni che vanno dal 1908 al 1920 il nuovo titolo è quello di “Lega navale - Mare nostrum”. Per gli anni 1919 e 1920 si ha la contemporanea pubblicazione delle due riviste “Lega navale” e “L’Italia marinara”. Solo nel 1921 la prima confluirà, fondendosi con essa, nella seconda.

Nel gennaio 1921, quando la rivista passa da quindicinale a mensile, leggiamo su quello che può essere definito un manifesto:

“Nel gennaio 1921 L’Italia marinara si presenta ai suoi lettori in una nuova ricca veste. Il periodico quindicinale della Lega Navale Italiana si è fuso coll’ “Italia sul mare” e dalla somma della due energie è nata questa Rivista che è un organo libero e pugnace, di propaganda e di fede. La Direzione della Rivista è affidata alla Lega Navale Italiana e ne è editrice la Casa ALFIERI & LACROIX; questa felice combinazione ad essere, per la rivista, garanzia di indipendenza di indirizzo, di serietà di contenuto e di bellezza di forma. L’ Italia marinara , organo della lega navale, continuerà nel suo nobile proposito che è quello di additare agli Italiani le vie del mare come le arterie della vita sana, forte e florida del Paese, Essa sarà libera palestra per tutti coloro che combattono con tenacia e con fede per la risurrezione marittima della nostra Patria [...].».

La rivista nasce quindi per unire tutti gli appassionati di mare diletta loro con articoli e inserti sui principali problemi marittimi nazionali, occupandosi di marina militare e mercantile, di pesca e navigazione interna, emigrazione, colonie, importazione ed esportazione, istruzione nautica e marina da diporto, lusingando tutte le più notevoli questioni di attualità che si riferiscono a questi importanti capisaldi. Ma non solo, “larga ospitalità viene accordata a speciali rubriche fisse, in modo da porre i lettori al corrente di tutte le principali novità marinare, a qualunque campo esse appartengano”.

Insomma, il lettore che si trova a sfogliare le pagine di questo periodico, come prima impressione ha quella di trovarsi di fronte a una rivista specializzata e con una forte impronta tecnico-scientifica; e questo vale soprattutto per i primi numeri pubblicati. Ma un occhio attento non potrà fare a meno di accorgersi che “L’Italia marinara” non è soltanto la testata altamente specialistica che sembra essere in un primo momento. Al suo interno non mancano attenzioni rivolte alla cultura e soprattutto alla letteratura. Ampi spazi sono dedicati in primis a consigli di lettura e alla pubblicizzazione di nuove opere letterarie, intere pagine sono periodicamente dedicate al profilo di illustri autori dei quali vengono riportate la biografia e le opere. Molti inserti riguardano poi le novità nel campo della letteratura italiana e di quella straniera, ampia attenzione è dedicata al tema della scolarizzazione e alle innovazioni in campo editoriale e cinematografico. Non mancano spazi dedicati alla situazione politica del paese; in particolare a questo aspetto viene dedicato a intervalli regolari un piccolo trafiletto intitolato “Nel fascio del proiettore” atto a informare i lettori su eventi e fatti accaduti recentemente nel paese. Stimando i contenuti della rivista, non si può negare che la stragrande maggioranza dei contenuti siano comunque articoli a carattere politico, tecnico e propagandistico (in particolare questo aspetto diventa forte quando Benito Mussolini comincia ad affermare il suo

potere. La rivista mostrerà, infatti, simpatia per il nuovo regime e farà da mezzo di propaganda. In particolare si riscontra un forte interessamento nei confronti dello sviluppo dell'Italia come potenza marinara, sviluppo che verrà incoraggiato dal regime fascista e da Mussolini in persona.

L'interesse nei confronti della letteratura è confermato dalla decisione da parte della direzione della rivista di bandire alcuni concorsi per novelle o poesie. In una pagina della rivista possiamo leggere il testo di uno dei molti bandi indetti nel corso degli anni dalla direzione:

“Tra gli scopi che il nostro giornale si propone in conformità delle direttive della Lega navale Italiana è in prima linea quello di promuovere in Italia lo sviluppo di una letteratura marinara proporzionata all'importanza marittima raggiunta dal nostro paese. Cominciando a svolgere questo nostro programma, abbiamo deciso di bandire un concorso per una novella marinara [...] I lavori destinati al concorso dovranno recare in luogo della firma un motto che verrà poi ripetuto su una busta chiusa, entro la quale dovranno essere indicati il nome ed il recapito del concorrente. [...] Una apposita commissione procederà all'esame dei lavori ed assegnerà all'autore di quello giudicato migliore un premio di lire 1000 (mille). La novella premiata verrà pubblicata su “L'Italia Marinara”.



Il testo è estratto dal volume di 279 pagine relativo alla tesi di laurea di Michela Pelli del quale è pervenuta una copia al “Centro Studi” che viene graziosamente citato tra i “Ringraziamenti” alla fine del volume stesso.

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

L'impegno e le ricerche dell'amico Sergio Pepe nel portare alla luce i "tesori" nascosti dell'Archivio Carbone non si fermano. Questa volta, con una virtuale passeggiata nel porto di Napoli agli inizi degli anni Cinquanta avremo modo di riscoprire i favolosi transatlantici che hanno fatto grande la nostra marina mercantile nel mondo, i personaggi e gli eventi storici che si sono succeduti nel porto napoletano, tutto fedelmente immortalato dall'obiettivo di Riccardo Carbone e dettagliatamente ricostruito da Sergio.



LE NAVI TRANSOCEANICHE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(partel)

SERGIO PEPE

L'Archivio Fotografico Riccardo Carbone conserva un'innumerabile quantità di servizi fotografici riguardanti il Porto di Napoli. Oltre alle foto on line (www.archiviofotograficocarbone.it), ben 167 sono state stampate, grazie all'iniziativa di Terminal Napoli s.p.a. e alla sponsorizzazione di Ellemme s.p.a., nel volume *"La Stazione Marittima di Napoli"* a cura di Fabio Mangone e Francesco Bonfantino, mentre altre foto sono state stampate da Rimorchiatori Napoletani s.p.a. in occasione del centenario della fondazione. Entrambi i libri sono stati editi nel 2017 dall'Associazione Riccardo Carbone Onlus.

Lo spunto per questo articolo nasce dalla seguente foto del 10 ottobre 1954, trovata on line, e che l'Archivio indica "Vanoni"; infatti, si tratta del Ministro Ezio Vanoni (1903-1956) con alle spalle una statua facilmente riconoscibile dagli appassionati di vicende nautiche. 'E la statua dell'Ammiraglio Andrea Doria, opera in bronzo di Giovanni



foto 1

Paganin (1913/1977), posta nel soggiorno di prima classe della T/n *Andrea Doria*

L'esattivo lavoro di Maurizio Eliseo *"Andrea Doria - Centouno viaggi"* (Hoepli 2006) non solo mi ha fornito l'indicazione dello scultore, ma anche il dettaglio del viaggio che è stato il n.º 48: "2/10/54 (12:00) partenza da New York; 8/10/54 (16:30-17:30) scalo a Gibilterra; 10/10/54(13:30-17) scalo a Napoli; 11/10/54 (9:40-10:10) scalo a Cannes; 11/10/54 (16:00) arrivo a Genova."

Google mi ha consentito di conoscere il motivo della presenza a bordo del Ministro Vanoni. Era appena rientrato dagli USA, a conclusione della missione economica di Stato che si era svolta dal 17 settembre al 1º ottobre del 1954. Componenti della delegazione erano, tra gli altri, il Governatore della Banca d'Italia Donato Menichella, gli On. Mario Ferrari Aggradi e Ugo La Malfa.

La relazione conclusiva è riportata dal seguente link: www.rivista.ssef.it

Sempre Google mi ha aggiornato sul destino della statua: è stata recuperata nel 1964 da una spedizione subacquea descritta dal seguente link: www.andreadoria.org

A questo punto, non potevo che proseguire la caccia ai servizi fotografici di Riccardo Carbone riguardanti l' *Andrea Doria* e non poteva mancare quello della traversata inaugurale, con scalo a Napoli il 15 gennaio 1953. Altrettanto immancabilmente, Maurizio Eliseo riassume il Giornale di Bordo: “14/1/1953 (11:00) partenza da Genova, 14/1/1953 (11:00) scalo a Cannes; 15/1/1953 (11:00 – 17:00) scalo a Napoli; 17/1/1953 scalo a Gibilterra; 23/1/1953 (11:00) arrivo a New York”.

Ecco alcune foto della nave, con sullo sfondo il Vesuvio innevato, nonché del Comandante Piero Calamai.



Le foto di Riccardo Carbone sull'ammiraglia della nostra flotta passeggeri dell'epoca si concludono con due servizi, non ancora digitalizzati, riguardanti, purtroppo, la Commissione d'inchiesta e l'arrivo dei naufraghi il 19 agosto 1956.

Per quanto riguarda la “Cristoforo Colombo” l' Archivio ha pubblicato on line l'intero servizio fotografico (54 immagini) riguardante l'arrivo a Napoli il 3 aprile 1964 della “Pietà” di Michelangelo e il successivo imbarco con destinazione il padiglione della Città del Vaticano all'Esposizione universale di New York (1964–1965).

Di particolare interesse è la foto con l'indicazione del luogo dove avvenne il trasbordo dal camion della “Gondrand”: il bacino di carenaggio con le paratie aperte, evidentemente dotato della gru di maggiore portata e, quindi, ancora più affidabile.



Sulle trasferta della Pietà segnalo: <https://books.google.it/>

Tutti sanno che “Andrea Doria” e “Cristoforo Colombo” erano la coppia delle navi della società “Italia di Navigazione” che collegava con regolarità il Mediterraneo con New York, ma non tutti ricorderanno che vi era un altro servizio regolare svolto dall’ American Export Lines con le sistership “Costitution” e “Indipendence”. Ovviamente, non manca il servizio sull’arrivo a Napoli il 25 febbraio 1951 dell’ “Indipendence”, a conclusione della traversata inaugurale.



archivio fotografico  carbone
NAPOLI

Il Notiziario non poteva restare indifferente alla tragedia di Genova e per onorare la "Suprema" non potevamo fare altro che pescare nel passato per ricordare un ritaglio della sua grande storia. Sulla "Rivista Nautica" dicembre 1905 abbiamo trovato un interessante articolo del noto Arbacò che descrive i festeggiamenti in occasione dell'inaugurazione dei lavori d'ampliamento del porto.

Genova è già il primo porto d'Italia e l'evento richiama l'attenzione generale. Noi auguriamo a tutta la Città e agli amici genovesi che la ricostruzione del ponte Morandi segni una svolta decisiva e importante come accadde nel 1905.

LE FESTE MARINARE DI GENOVA

S. ERNESTO ARBACO'

Il simbolo delle nozze marinare di Genova, non è stato più l'anello né l'aurea coppa delle antiche storie, ma un macigno di oltre 14 tonnellate, preso dalle viscere di uno dei colli che chiudono la città nella pittoresca cerchia; venne estratto dal colle di San Benigno che, dai più remoti secoli, ha dato al porto i petrosi baluardi in difesa delle irrompenti onde, che venivano a turbare il quieto lavoro dei traffici. Ma ora le ristrette necessità del commercio medievale, che fecero fiorire l'audace ed artistica opera di frate Oliviero, si sono ingrandite come il palpito poderoso della terza Italia. Il porto di Genova non è più il seno dell'antica e gloriosa repubblica genovese, ma il seno dove la forza commerciale della Patria, le nostre rinnovate energie industriali e marinare, hanno il movimento largo e potente, che chiama dalle lontane sponde ed avvia per le strade infinite degli oceani, le opere dei nuovi italiani, e quelle della fratellanza umana.



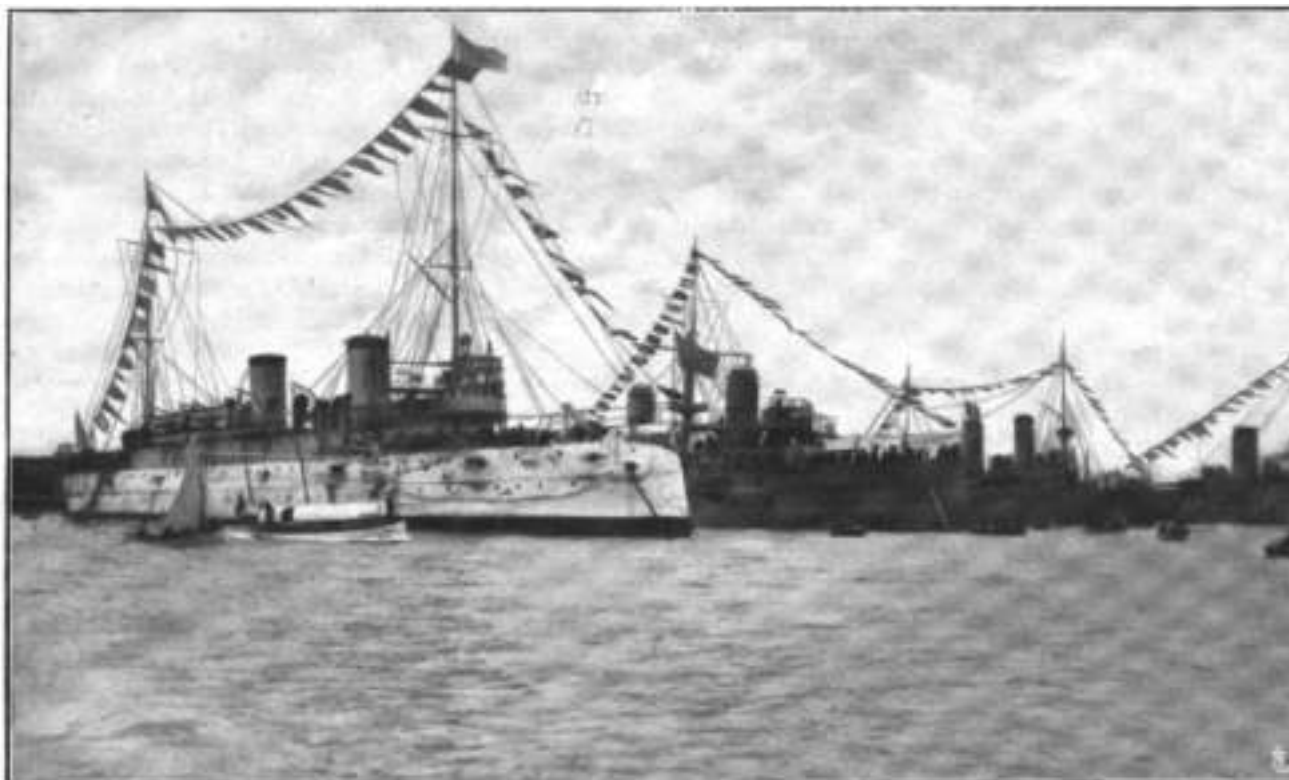
Alle feste di Genova — Le LL. Maestà fra i lavoratori del Porto (fot. Sciutto, Genova).

A queste nozze, come un pegno solenne degli alti destini a cui va incontro la Superba, faro miliare della grandezza italiana, sono intervenuti i Reali d'Italia.

Il sorriso gentile della Regina ha sparso per le vie festanti, negli ospizi, lungo le calale nere ove ferve il lavoro del Porlo, la luce dell'affetto popolare. S.M. il Re, con profondo intuito sociale, dopo l'ingresso troppo ufficiale del 17

ottobre, ingresso avvenuto fra cordoni militari così fitti da chiudere ogni sbocco di via, ed ogni modo di manifestarsi all'entusiasmo della cittadinanza, volle subito dimostrare con quanta affettuosa fiducia Egli riguardava il popolo genovese, il quale corrispose con Indimenticabili accoglienze. S.M. Vittorio Emanuele III, accorso a dare l'ausilio regale al fatto nuovo della storia italiana, ha voluto, con la sua sposa augusta, guardare il rude lavoro degli uomini neri dei lavoratori del carbone, laggiù al Passo nuovo, fra la caligine che il vento alza e mescola coi vapori del Porto; ha voluto vedere gli operai nel loro intimo ambiente, là dove mangiano e si riposano; e così ha afferrato tutta la grandiosa visione del Porto, sul quale riflette così vasta parte della ricchezza nazionale. E tutto questo richiamo marinaro si deve all'opera del Consorzio Autonomo ed al generale Stefano Canzio, che con l'ardore guerriero che lo guidava nelle battaglie del risorgimento, preposto all'amministrazione propugnata dal marchese Cesare Imperiale, dal senatore Gerolamo Boccardo, ecc., ha sentito che egli guidava un'altra battaglia nazionale nell'affrettare la grandezza del Porto di Genova.

La bella epigrafe, dettata dal chiaro cav. avv. Pier Giulio Breschi, eternerà nelle età future la rinascita della



Alle feste di Genova — Le Squadre il 29 ottobre 1905 (fot. Sciutto, Genova).

grandiosità commerciale della Superba non solo, ma il rifiorire di tutti i traffici italiani. Dice l'epigrafe murata all'angolo del molo Lucedio, e che guarderà il vasto bacino Vittorio Emanuele III che deve sorgere per l'immenso transito del carbon fossile: "A render soggetta una nuova distesa di mare - per utilità del commercio italiano - intese il Consorzio Autonomo del Porto di Genova - nel terzo anno della sua vita - iniziando le disegnate opere portuarie con la fondazione di questo bacino del Faro - che del Re nostro Vittorio Emanuele III - da cui la prima pietra fu posta - serberà il nome augusto e il ricordo felice - XXIX ottobre MCMV".

La Francia marinara, che dopo le meravigliose accoglienze ricevute lo scorso anno, dalla squadra comandata dall'ammiraglio Barnaud, ha sentito di quanto fraterno affetto godeva sulle liguri sponde, ha voluto che lo stesso ammiraglio, con tre belle navi e due cacciatorpediniere, assistesse alla solenne festa del mare. A questo proposito debbo notare, che con gentile pensiero il Governo francese ha mandato una nave già cara all'elemento sportivo italiano, e cioè il cacciatorpediniere *Are*, che tutti ricordano essere stato affettuosa scorta del nostro Fiat X nella gara Algeri-Tolone.

L'Inghilterra ha mandato essa pure una potente squadra riaffermando la sua tradizionale amicizia; e così gli Stati Uniti hanno inviato anch'essi la loro brillante libera bandiera a sventolare su di un loro incrociatore. Tutto il mondo ha salutato l'avvenimento eccezionale del Porto di Genova, nel cui seno, capace di migliaia di alberature, davano al vento giocondamente milioni di bandiere di ogni terra.

Io ho ancora la visione luminosa delle Feste Colombiane, ma una più grande impressione ho avuto dal momento

solenne che apriva vie infinite ed infinite speranze. Il raggio di sole mite, quasi furtivo, che nell'istante sacro ha attraversato la fitta nuvolaglia per illuminare la pietra ed il padiglione reale, ha reso ancora più profonda la scena augurale veduta da una folla immensa dalla terra e dal mare.

Io ho assistito alla grande scena dal mare, e ripeto qui la mia impressione pubblicata nel Marzocco di Firenze, non per vanità letteraria, ma perché la vibrazione del mio spirito è impotente a trovare una più efficace forza di rappresentazione. Chiedo perciò indulgenza ai lettori.

“Fuori del molo Lucedio, di fronte al padiglione reale innalzato come un tempio votivo in conspetto del libero mare al quale l’audacia umana prenderà un altro porto sicuro, l’aspettativa era febbrile.

“Sette grandi piroscafi, gremiti di moltitudine, stavano in semicerchio, uno straordinario numero di vaporini, di barcaccia, di vele, di barche ornate con bandiere e piante, incrociavano, si confondevano con rapido moto, mentre sul molo nereggiava una folla di migliaia di persone. Laggiù, sopra un carrello, la pietra sacra - un macigno di 15 tonnellate - vigilata da un operaio immobile, si disegnava con rozzo contorno cinereo. Dal Porto si alzavano radi vapori, e non veniva il quotidiano fragore che manda al cielo tutte le sue voci fuse in un suono infinito: voci di ferro, tumulti di catene, formidabili crepiti di martelli, palpiti rombanti di macchine, e tutti gli occulti rumori delle officine, e quelli che salgono dai barconi, dalle navi, dalle calate, mentre sovrasta il volo dei colombi e dei gabbiani. Un’aura religiosa era nell’attesa, dalla terra al mare, dalle ville gaie di stendardi che guardavano dall’erta degli ulivi e dei pomari, a tutta l’immensa schiera degli aspettanti. Era un incantesimo cullato dall’onde avvolto dall’odore dell’alighe, che teneva gli spiriti come assorti nella visione di una leggenda.

Un colpo di cannone attraversò quell’ansia, poi altri; e comparvero presso la pietra manti rossi di preti, e nel padiglione i Reali d’Italia simbolo della Patria, accorsi alle nozze marinare di Genova, tenace continuatrice delle antiche audacie. Con essi stava un ligure soldato della libertà d’Italia e la Superba sentì che la Storia segnava in quell’ora un più alto destino.

“Tutte le pupille sognavano; l’anima dei secoli trascorsi passava nell’aria, e quella pietra grigia pareva bevesse, prima di scendere nell’abisso del mare, tutte le speranze che posavano su lei.

“La forza ignota che pur sappiamo generare, che allaccia il mondo con onde invisibili, che accelera la vita e crea gli ordigni della velocità, doveva spingere quella pietra. Dopo la benedizione, si propagò un mormorio come di preghiera; grappoli di uomini pendevano immobili dalle sartie, sorgevano dalle lance dei piroscafi, e tutta quella moltitudine aveva un solo respiro.

S.M. Vittorio Emanuele III in piedi, a fianco dell’Augusta Sposa, posò la mano destra sui davanzali quasi avesse fatto un segno magico; e la pietra come spinta da un soffio divino, balzò nell’onde, sollevando una colonna altissima di spume.

“Allora un formidabile clamore si levò dal mare e dalla terra; tutti i cannoni della fortezza, delle flotte tuonarono, tutte le campane squillarono, tutti i piroscafi muggirono, tutte le sirene fischiarono, ed il rombo spaventoso si propagò nel ciclo, quasi volesse attingere età ignote.

“Quando l’immenso saluto tacque, si attese la prima gettata. Un barcone, sul quale stavano 100 tonnellate di macigni azzurri, non aspettava la forza elettrica per precipitarli sulla pietra segnata, come da un suggello d’amore, dalla rossa data del giorno e dell’anno. Sul barcone, tre uomini con l’antica forza delle braccia e dell’agile corpo, preparavano il gettito meraviglioso.

“Ad un ordine, il pontone si chinò sul fianco rivolto al molo, ed i macigni rombarono nell’acqua, mentre, sul fianco, di rimbalzo, comparvero fra la spuma cascante quegli uomini, come una strana figurazione, con alte le braccia in segno di saluto”. Così si dava principio al lavoro immane, lungo e glorioso.

Da esso verrà il nuovo grande bacino del Faro Vittorio Emanuele III, il prolungamento del molo Lucedio per 200 metri, l’allargamento del ponte Caracciolo, la sistemazione delle calate della Malapaga e del Molo Vecchio e tutto un piano di perfezionamenti per incremento della potenzialità del Porto genovese.

Il nuovo bacino sarà destinato al commercio del carbone, ed il Porto interno sarà per le merci di maggior valore. Le nuove banchine comunicheranno coll’interno con molteplici binari e si formeranno due grandi parchi vagoni, uno al Passo nuovo capace di duemila carri, e l’altro al Molo Vecchio, capace di mille duecento carri.

La grande festa del mare ha segnato così una nuova fertile vita commerciale che da Genova si irradia all’Italia tutta. Molto resta a fare per compiere l’opera colossale, ed a quest’opera deve concorrere la larghezza economica favorita dal Governo, e la concordia di tutti i cittadini della Superba. Questi due ausili costituiscono la garanzia imprescindibile del rapido svolgersi dei lavori, dai quali la nazione attende lo sviluppo dei traffici marinari, che devono innalzarla all’auspicata ricchezza e civiltà commerciale.



Alle feste di Genova — La gettata del pontone: 100 tonn. di pietre (fot. Sciutto, Genova).



PERSONAGGI DELLA VELA

Possiamo ritenere il Duca degli Abruzzi, Luigi di Savoia, il padre fondatore dello sport velico in Italia. In questo breve ma significativo articolo del 1999, Franco Belloni ci ricorda con molti dati e particolari storici le sue famose barche da regata, all'inizio progettate e costruite in Inghilterra e Francia, patrie dello yachting, e poi finalmente in Italia con Ugo Costaguta che progetta e costruisce "Artica" con la quale il duca conquista nel 1902 la mitica "Coppa di Francia", il più ambito trofeo d'Europa. (da "Yacht Digest", ago/set. 1999)



IL DUCA CORREVA ANCHE IN REGATA

Il Duca degli Abruzzi fu armatore di yacht progettati da architetti come Watson, Fife, Hope, Costaguta. La genesi di "Artica". Fu presidente del Regio Yacht Club Italiano.

FRANCO BELLONI

Ufficiale della Marina Militare (l'ammiraglio Renato Sicurezza ne ha illustrato le imprese nel numero di febbraio-marzo di "Yacht Digest"), Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi, era anche - compatibilmente con i suoi impegni militari - esploratore, alpinista e velista. In tutte queste attività, seppure diverse tra loro, si affermò sempre perché durante la sua vita egli non lasciò nulla al caso.

Al ritorno del giro del mondo, dopo ventisei mesi d'imbarco sulla "Cristoforo Colombo", scopriva la vela. Nel 1897 acquistava con un americano il 5 tonnellate "Anglia", di 14,55 metri. Nello stesso anno faceva costruire in Inghilterra, dal cantiere D. e W. Henderson di Partick (Glasgow), su disegno di George Lennox Watson, "Bona", dal nome della figlia del Duca di Genova. Watson aveva progettato il "Britannia" del Principe di Galles, il futuro Giorgio V, e il "Meteor II" del kaiser Guglielmo II.

Varato il 3 giugno 1897, "Bona" aveva queste caratteristiche: lunghezza fuori tutto 27,25 metri, lunghezza al galleggiamento 23,36, baglio massimo 5,40 immersione 3,60, superficie velica circa 700 metri quadrati. Skipper Edward Sycamore, già al comando di "Walkirie III" nella Coppa America del 1895, partecipava con successo alle regate in Inghilterra.

Il 16 settembre 1898, durante un banchetto allo Swan Hotel di Londra in onore dell'equipaggio del "Bona", il Duca degli Abruzzi smentiva la voce di una sua sfida per la Coppa America.

Nell'ottobre dello stesso anno vendeva "Bona", che nell'ultima stagione di regate aveva vinto quattromila sterline. Sempre nel 1897 acquistava in Francia "Chechette", di una tonnellata di stazza, costruito nel 1894 dal cantiere Bonnin a Lormont, su piani di Guédon di Bordeaux. Era lungo fuori tutto 8 metri, al galleggiamento 5,40, larga 1,80 metri e aveva una superficie velica di 36 metri quadrati. Guédon disegnerà e costruirà anche "Otomie".

"Fern", 5 tonnellate, un'altra barca legata al Duca, era stata progettata da William Fife Jr. e varata il 27 giugno 1896 per conto di A. Barclay Walker. Barca da vento medio, nella primavera del 1897 veniva mandata in Mediterraneo dove, nelle regate organizzate da Marsiglia a Genova, arrivava diciassette volte prima nelle ventuno regate alle quali aveva partecipato. In quel periodo era stata acquistata da Lambert Harrison e alla fine delle regate dal Duca degli Abruzzi. Le caratteristiche di "Fern": lunghezza al galleggiamento 9,30 metri, larghezza 2,60, superficie velica 109 metri quadrati. All'inizio del 1898 passava al capitano Ernesto Cosci.

Nel 1897, mentre era imbarcato sulla "San Martino", Luigi di Savoia faceva progettare e costruire in Inghilterra da Linton Hope "Rocket", per le regate sul lago Maggiore.

Seguiva il 5 tonnellate "Nella", la prima barca italiana, progettata e costruita da Ugo Costaguta di Voltri (Genova).

"Nella", varata il 18 febbraio 1899, era lunga in coperta 13,45 metri, al galleggiamento 8,97 e aveva una





"Artica".

superficie velica 118 metri quadrati. Con queste barche il Duca degli Abruzzi si affermava più volte nelle regate della Costa Azzurra, di Genova e del Verbano.

Nel 1900 dopo la spedizione al Polo Nord con "Stella Polare", ritornava alle regate. Si preparava per conquistare nel 1902 con "Artica" (un 10 tonnellate di stazza, progettato e costruito da Ugo Costaguta) la Coppa di Francia.

"Artica", varato il 14 aprile 1902, aveva una lunghezza massima di 16,10 metri, al galleggiamento 10,80, una larghezza di 3 metri e una superficie velica di 190,00 metri quadrati.

La Coppa di Francia si tenne a Marsiglia il 5 e 7 maggio 1902. Si articolò in due prove, con condizioni meteo proibitive che misero a dura prova barca ed equipaggio. Il Duca degli Abruzzi aveva a bordo Cosimo "Coximu" Boccone, che era anche timoniere. Due affermazioni sul francese "Suzette"; per la prima volta la Coppa di Francia era vinta da una barca italiana. Nella seconda prova il Duca degli Abruzzi, dovendosi recare a Torino per l'inaugurazione del monumento in memoria del Principe Amedeo, fu sostituito da Ernesto Cosci.

Dopo "Artica" Luigi di Savoia fece costruire

"Leda", ultimo progetto di Ugo Costaguta portato a termine dal fratello Attilio, per partecipare alle selezioni per la scelta del difensore della Coppa di Francia.

A "Leda" seguì nel 1910, sua ultima barca da diporto, "Ziska", della Serie Nazionale 5,50 metri. Una classe promossa dal Regio Yacht Club Italiano, con solo due limitazioni: la lunghezza fuori tutto e la superficie velica di 25 metri quadrati. Partecipava alle regate del Golfo Tigullio con al timone il marchese Pietro Negrotto Cambiaso, suo aiutante di bandiera, che aveva acquistato nel 1907 "Nella". Per questa classe il Duca degli Abruzzi aveva messo in palio una coppa triennale non consecutiva, vinta definitivamente nel 1913 da "Nina" di Gigino Croce.

Tre barche del Duca degli Abruzzi vennero acquistate dai velisti del lago Maggiore: "Artica" dal marchese Alessandro Pallavicino di Stresa, "Leda" da Carlo Alberto Conelli de Prosperi e "Nella" dal marchese Franco Dal Pozzo di Annone, questi ultimi due di Belgirate, tutti soci del Regio Verbano Yacht Club di Stresa. Luigi di Savoia fu presidente del Regio Yacht Club Italiano di Genova dal 1906 al 1933 e della Reale Federazione Italiana della Vela dal 1927, anno della fondazione, al 1933.



"Ziska".

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

Per una strana combinazione (vede rubrica "Posta al CSTN a pag. 26) siamo entrati in contatto con l'ing. Piero Ferrozzi ed abbiamo scoperto tra l'altro un appassionato cultore e ricercatore della storia della marineria del Lago Maggiore di cui a giusta ragione reclama la "dignità nautica", validità comunemente poco riconosciuta soltanto per ignoranza, intesa come mancanza di conoscenza. Ce la racconterà lui stesso con una serie di articoli frutto di sue accurate ed esclusive ricerche negli archivi storici nella dimora della famiglia Borromeo sull'Isola Bella.



DUE RACCONTI BREVI: **“Ad Ufo” e “Il Camil e l’Ursulina”**

PIERO FERROZZI

Nei tempi antichi e fino all'avvento della ferrovia (Milano-Arona 1868 e Milano-Domodossola 1905) e fino a quando nei primi decenni del secolo scorso finalmente la rete stradale di cornice assunse l'attuale disegno, i collegamenti tra le genti del lago Maggiore e la pianura, in particolare Milano, erano molto agevolati dalla via d'acqua costituita dal lago, dal suo emissario Ticino e Naviglio Grande.

Questo percorso aveva preso avvio a partire dal 1272 anno in cui il Naviglio Grande appunto fu reso navigabile ed era proseguito per quasi sette secoli, fino ai primi decenni del secolo scorso.

Particolarmente difficoltoso era il tratto di vere e proprie rapide lungo il Ticino allora ancora a regime naturale prima della costruzione della diga della Miorina che in prossimità di Sesto Calende ne condiziona ora il flusso oltre a regolare il livello del lago; la descrizione dei mezzi allora definiti “di commercio”, le tecniche e gli uomini chiamati “paroni” che affrontavano questi veri e propri viaggi per assicurare il trasporto per lo più di materiali edili e legnami merita, in futuro, un capitolo a sé.

“AD UFO”

Questa fu anche la via percorsa dal famoso marmo di Candoglia, frazione di Mergozzo più o meno al centro della sponda occidentale del lago Maggiore.

La cava fu donata da Gian Galeazzo Visconti nel 1387 alla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano per estrarvi marmo e serizzo da destinare alla costruzione della cattedrale.

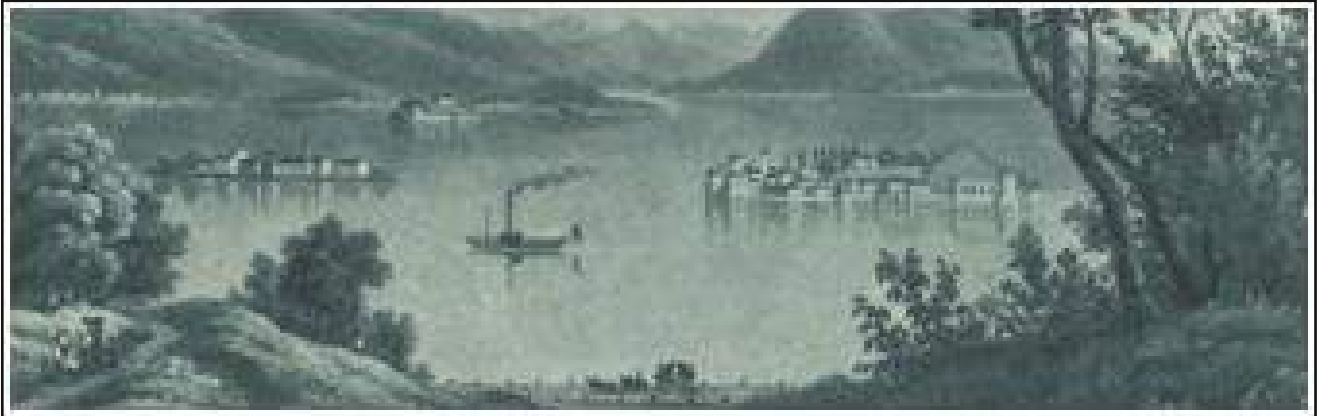
I notevoli costi dell'estrazione erano in parte compensati dalla relativa facilità di trasporto via lago e fiume rispetto ad altre cave diversamente dislocate oltre che dall'esenzione dei dazi cui i signori di Milano avevano "graziosamente" acconsentito.

Per questo motivo le barche che trasportavano i marmi verso la Fabbrica del Duomo dovevano essere riconoscibili e perciò portavano sulla fiancata una grande scritta “ad U.F.” per significare “*ad Usum Fabricae*” che divenne poi “*a ufo*” tuttora sinonimo di gratuito e, nel sentimento popolare, non esattamente lecito.

Si pensi che, confermata da una legge del 1927 e da una successiva disposizione regionale piemontese, “La Veneranda Fabbrica del Duomo”, che tuttora gestisce la manutenzione della cattedrale, ha ancora diritto esclusivo all'utilizzo dei marmi.

L'ultimo dei tanti interventi di restauro del Duomo è quello ancora in corso iniziato nel 2002 e fino a non molto fa dalla cava di Candoglia erano giunti ben 1346 pezzi di marmo.





Le merci di ogni genere si muovevano invece sul lago in modo meno avventuroso, ma non privo di rischi dovuti ad improvvisi cambiamenti delle condizioni atmosferiche e certamente altrettanto faticoso.

A testimoniare la quotidiana fatica di questi barcaioli è restato ben poco se non questa delicata storia di famiglia segnalata dal libraio-editore Intrese Carlo Alberti a Raffaele Fattalini; il racconto è di Elviana nipote dei protagonisti che, fino a non molti anni fa, viveva a Solcio frazione di Lesa nel basso lago.

“IL CAMIL E L’URSULINA”

È una storia semplice di quei tempi, che racconta di quando sul lago ci si muoveva solo di vento o di braccia e, per necessità o consuetudine, si continuava a lavorare anche in vecchiaia.

Si racconta della vita del Camil al secolo Camillo Minerva, figlio di contadini, nato a Solcio di Lesa a metà del 1800.

All’età giusta volle cambiare la sua condizione e, guardando il lago come faceva spesso con occhio ammirato ed anche un po' sognante, vide passare barche cariche di tutto, frutta, sabbia, sassi e persino ghiaccio per le macellerie di Arona; tutti segni di abbondanza cui il Minerva pensò di prendere parte.

Era sveglia il Camil e, dopo un ragionevole periodo di apprendistato come ragazzo di bordo di barche altrui, volle mettersi in proprio.

Impegnò tutti i suoi risparmi, fece debiti ed ordinò al Cantiere di Solcio un barcone “*così grande che sul lago non se ne era mai visto uno simile*” tanto che al varo attorno al cantiere si raccolse una piccola folla di curiosi festanti.

Lo chiamò “San Pietro”, era lungo venti metri, largo quattro e con l’Inverna o la Tramontana andava a vela sennò . . . quando la tramontana o l’inverna non aiutavano, ci volevano fino a cinquanta colpi con gli enormi remi solo perché iniziasse a muoversi...”

Solo allora finalmente il barcone dava segni di vita e l’enorme scafo, solenne ed imponente, che pareva aver rotto l’incaglio, si avviava verso il largo “lento che da lontano pareva fermo”.

Il Camil aveva anche avuto il tempo di conoscere e sposare una bella e sana ragazza del paese, l’Orsola Padulazzi detta l’Ursulina di cinque anni più giovane, anche lei forte coi remi e forte di fianchi tanto che gli diede tre figli : Giuseppe il primogenito detto Pipin, Rocco e Giovanni.

Il Camil e l’Ursulina viaggiavano insieme su e giù da Feriolo o da Solcio fino ad Arona e si sostenevano “*Forza, su Ursulina*” la incitava lui, “*Dai ti Camil*” riprendeva lei. La serietà e la puntualità nelle consegne fece conoscere la coppia nell’intero bacino. Gli affari andavano bene, il lavoro non mancava e il Camillo si fece costruire un secondo barcone che chiamò “San Paolo” e così i due apostoli come i due coniugi presero a viaggiare insieme uno davanti e l’altro dietro rasentando le rive. Quando divennero grandicelli i figli iniziarono ad aiutarli, in assenza di venti favorevoli, trainando il barcone da terra con una lunga cima opportunamente fissata a centro barca e non a prua per non dirottare verso riva.

Qualche rischio c’era specialmente per i meno esperti ed una volta Rocco che aveva otto anni volle saltare da un barcone all’altro, ma calcolò male la distanza e, racconta Elviana, “*...cadde in acqua e per lo spavento perse lungamente la favella tanto che rimase per sempre balbuziente*”.

D’estate i contadini della piana di Lesa e dei pendii dell’alto Vergante raccoglievano la frutta in grandi gerle, ognuna col proprio nome e le portavano giù al porto di Solcio dove il Camil e l’Ursulina passavano tutto il pomeriggio a stivarle a bordo.

Due volte la settimana, martedì e venerdì, talvolta sospinti dalla Tramontana, partivano presto per Arona dove c'era mercato.

Nel pomeriggio, finito il mercato con la barca più leggera ed il portafogli un po' più pesante, riprendevano il remo verso nord talvolta aiutati dall'Inverna.

Per matrimoni ed in occasione delle feste patronali, specialmente a Ranco e ad Angera dall'altra parte del lago, che richiamavano piccole folle di fedeli dalla sponda occidentale, senza tante pastoie burocratiche o titoli ufficiali, non disdegnavano il trasporto passeggeri; ogni barcone ne imbarcava fino a cinquanta.

Al Pipin, che intanto s'era sposato con l'Angela di Villa Lesa e da loro era nata Elviana custode e dispensatrice di questa storia, era restato il "San Pietro" e fu lui che con quello trasportò da Feriolo ad Arona i blocchi di granito lavorato dai "Picasass" per la costruzione del lungolago.

Spesso viaggiavano in convoglio ed un brutto giorno un barcone affondò al largo di Solcio ed è ancora lì, davanti all'hotel Luna (oggi hotel Capri).

Nel '30 Rocco si era fatto costruire il più grande di tutti e la madrina con una bottiglia di spumante per il varo di quello che si chiamò "San Cristoforo" fu proprio Elviana. Ma Rocco non ebbe fortuna e neanche un anno dopo morì di cuore.

Il barcone restò inoperoso per anni finché il Pipin lo rilevò dalla vedova del fratello pagandolo col ricavato della vendita del "San Pietro".

Ma i tempi stavano cambiando, Giovanni si era ritirato dalla società coi fratelli e si era comprato un camion per il trasporto dell'uva nei periodi di vendemmia e dei mobili nei traslochi.

Il Pipin nel frattempo aveva ceduto alla modernità, s'era dotato di un motore fuoribordo da 20 cavalli e, col suo ausilio, continuò fino al 1938 quando vendette il "San Cristoforo" ai cantieri di Caldè dopo aver lavorato sul barcone fin verso la sessantina.



Barconi da carico in convoglio davanti a Meina a fine '800.



Barconi da carico al mercato di Arona in piazza del Popolo.

Si racconta, invece, che sua madre l'Ursulina abbia tirato il remo ben più avanti negli anni fin oltre gli ottanta e che si fermò giusto in tempo per andarsene, una sera al tramonto, nel suo letto, con un ultimo sospiro, come per liberarsi con un soffio leggero, leggero dell'Inverna gentile che le era restata dentro.

PERSONAGGIO DEL MONDO DELLA VELA

Più di mezzo secolo al servizio del Circolo del Remo e della Vela "Italia", nell'incanto del porticciolo di S. Lucia sotto Castel dell'Ovo, tra generazioni di Soci che si tramandano una tradizione ultra centenaria, ospiti illustri, campioni e jet society: è il maestro di casa Adolfo Baldazzi che con una recente intervista all'amico giornalista Carlo Franco ha fatto un capitolo del libro "Quando Napoli andava a vela . . ." raccontando la sua irripetibile esperienza nel club più antico e glorioso di Napoli. Rappresentante di una figura professionale fatta di tatto e raffinatezza che non esiste più, Adolfo ci ha recentemente lasciati e per questo il Notiziario gli dedica questo ricordo.

ADOLFO BALDAZZI, IL MAITRE CHE DAVA IL TU ALL'AVVOCATO

CARLO FRANCO

Quando Napoli era la capitale mondiale della vela e ospitava il circo miliardario che seguiva le regate trasformandole da evento sportivo in appuntamento mondano irrinunciabile: potremmo partire da questa immagine intrisa di malinconia per raccontare un tempo che non c'è più, ma preferiamo lasciare che ne parli uno dei protagonisti della Belle Époque che per motivi professionali ha visto e annotato tutto. Standosene doverosamente in disparte, come si conviene ai maitres di un circolo nautico. O di un albergo a cinque stelle. Custodi di segreti a volte imbarazzanti, ma sempre al loro posto, ovvero un passo indietro, osservatori attenti, mai una parola di troppo.

Un identikit perfetto di queste figure professionali, ormai cancellate dai tempi, è Adolfo Baldazzi, 53 anni di fedeltà al Circolo del Remo e della Vela Italia, napoletano verace, cioè istintivo e capace di battute fulminanti, ma al tempo stesso irreprensibile nel comportamento. E rispettoso delle regole, flessibili quanto severe, del codice mondano.

"Baldazzi è la nostra preziosa memoria storica", dice Picchio Milone, e di questo riconoscimento il buon Adolfo, oggi in pensione, va giustamente fiero. Ha lavorato più di mezzo secolo per conquistarlo sul campo, guadagnandosi la fiducia dei soci che lo chiamano affettuosamente Boniperti, con il nome dell'indimenticato grande centravanti della Juventus e della Nazionale.

E questa è la prima storia da raccontare, "Gli anni d'oro furono quelli che precedettero l'Olimpiade. Nel 1956 il Coni annunciò che Napoli era stata preferita a Genova per ospitare, quattro anni dopo, la settimana olimpica. Fu la scintilla che dette inizio alla festa: i circoli tennero alto il pavese per sette giorni e iniziarono a prepararsi per il grande evento. Lo fecero con grande cura, utilizzando i fondi stanziati dal Comitato Olimpico per Roma '60, di cui facevano parte il nostro presidente Gennaro Carafa Caltelmo Stuart, principe di Roccella, e il suo vice Pierino Ferrari, che rinunciarono ai contributi per evitare accuse di interesse privato. Il classico eccesso di zelo che, però, non tutti gradirono. Renato Barendson, invece, ottenne un sostanzioso contributo per il ripristino della facciata del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, mentre Pierino Cutolo del Circolo Canottieri Napoli e Gaetano Cerbone del Circolo Nautico Posillipo incassarono i soldi necessari per rifare la scogliera. Il clima che si instaurò in quel periodo fu di grande laboriosità: l'Olimpiade è un fiore all'occhiello e Napoli voleva cogliere in fondo l'occasione che si presentava. Due anni dopo, nel '58, si svolsero le preolimpiche e, praticamente, eravamo già tutti in gara. Anche la città rispose benissimo all'appello, e ancora di più e meglio farà nei mesi successivi, contribuendo a rilanciare al mondo un'immagine molto positiva del suo territorio e della sua gente. Quella sfida, insomma, sapemmo raccoglierla e la trasformammo in un trionfo di Napoli intera, non soltanto dei circoli nautici che erano in prima linea. Che io ricordi, purtroppo, tanto fervore, non si è più visto.

Gli appuntamenti mondani furono il tocco in più che non guastava: la terrazza dell'"Italia" favorì, per esempio, l'incontro tra Juan Carlos e Sofia di Grecia e diventò una passerella, come il viale di Cannes nei giorni del Festival; i tavoli del ristorante erano sempre prenotati e davanti al circolo era ormeggiato il *Christina O* con Aristoteles Onassis e Maria Callas. Gli allenamenti dei campioni erano durissimi, anche perché i duellanti si incontravano sulle rotte del Golfo e, in pratica, si salutavano affrontandosi come fossero in gara. Di sera, però,



la scena cambiava, e diveniva quella del foyer nel giorno della “prima”. Bellissime dame, accompagnatori eleganti e un’atmosfera di bon ton che dominava su tutto. A tavola, poi, si compiva il miracolo. I nostri “spaghetti alla San Giovanni”, con origano e pomodori rosolati al forno, andavano fortissimo, ma insieme allo chef Luigi Picone consigliavamo anche gli altri nostri primi piatti, come i “timballetti di ziti in piedi”, di cui era ghiottissima la Callas. Non sbagliammo una mossa, all’“Italia”, come alla “Canottieri”, dove si svolse un gala da mille e una notte. E Palazzo Serra di Cassano per l’occasione riaprì le sue porte per ospitare il Ballo dei re nella capitale ritrovata.

Quando su a Castel dell’Ovo si accese il tripode con la fiaccola olimpica, i festeggiamenti durarono 15 giorni. “Il Mattino” pubblicò una foto stupenda del porticciolo del Borgo Marinari che aveva cambiato faccia, via i cozzicari e spazio per le barche dei vip. Tanto spazio rispetto a oggi, perché la scogliera era più corta e l’agibilità era ben diversa, al punto che i soci e gli ospiti potevano assistere dalla terrazza del circolo alla partenza e all’arrivo della Coppa Licia Compagna che la Lega Navale e Augusto Cesareo - il grande giornalista che per anni è stato uno dei padroni della notte napoletana - organizzavano per mettere in competizione i magnifici “8 metri” dei circoli, affidati per una volta a equipaggi tutti al femminile, con un solo marinaio a bordo per motivi di sicurezza, che però non doveva in alcun modo partecipare, giacché la consegna veniva fatta rispettare dalle veliste. Le barche erano contrassegnate da un colore. Al timone di *Italia* venne promossa mia moglie, Angela Di Mare, e a casa,



prima della gara, c’era l’inferno, anche se nessuno osava protestare apertamente. A sfidarsi, con il coltello tra i denti, erano cinque barche cariche di gloria: *Italia*, quella di Straulino, era la più titolata, ma *Orietta* della “Canottieri”, *Bona* del “Posillipo”, *Miranda* del “Savoia” e *Cheta* dell’“Italia”, non erano da meno. E le regate, vi assicuro, erano emozionanti, soprattutto per me.

Lo yacht più ammirato, però, era *Agneta* di Umberto Agnelli, tutto in mogano, elegantissimo, tanto che qualcuno commentò: “A mare ci stanno due miliardi”. Una cifra favolosa per quei tempi, e che oggi fa sorridere.

Abbiamo vissuto anni favolosi, e il confronto con quelli che viviamo è improponibile: tutto è appannato,

Napoli ha rinunciato al suo glamour, eppure a quei tempi i circoli nautici sono stati davvero la vetrina di una città bella - bellissima, anzi - ma anche gentile, elegante e addirittura sfarzosa, quando le circostanze lo richiedevano. Mai volgare, però, e questo è il dato che più degli altri è giusto sottolineare: gli ospiti illustrissimi che ci hanno onorato sapevano di trovare qui l’ambiente ideale, sotto ogni punto di vista, per il loro soggiorno. La bella favola, però, si interruppe presto, e già nel ’63, per i Giochi del Mediterraneo, che il sindaco Lauro strappò con un blitz audace, non si tenne conto delle reali possibilità di organizzare un cimento tanto impegnativo. Qualcuno si illuse di poter bissare il magnifico successo dell’Olimpiade, ma fu tutta un’altra storia: gli impianti tirati su alla buona, le fondamenta della piscina affondate nell’acqua, e via scorrendo. Ma non rattristiamoci e torniamo a “quei giorni” dell’estate a cinque cerchi, perché c’è ancora tanto da raccontare e le emozioni si susseguivano a getto continuo, sempre in un’atmosfera di efficienza e di raffinatezza. Il nostro presidente Gennaro Carafa e il presidente della Federazione Beppe Croce, per esempio, erano ospiti del *Rondine*, l’imbarcazione di re Paolo e della regina Federica e salivano a bordo sempre rigorosamente in giacca e cravatta. L’unica liberalità che si concedevano era togliersi il cappello per paura di perderlo a causa del vento.

Non mancavano, però, i buontemponi, e la scena si animava di continuo. Per festeggiare il settantacinquesimo compleanno, il principe Riccardo Fondi invitò a pranzo amici e marinai. Per l’occasione venne da Roma il principe Sigismondo Chigi che aveva in custodia le chiavi dell’appartamento in cui erano riuniti i cardinali durante il conclave per l’elezione di papa Paolo VI. Calato nell’atmosfera spensierata della riunione, il principe finì per dimenticarsi dei suoi obblighi e, quando se ne rese conto, diventò una furia: “Fatemi andare, se eleggono il Papa i cardinali restano chiusi dentro!”.

I più burloni erano Aurelio Buccafusca e Massimo Murolo, il fratello di Roberto sempre in bolletta. Durante la seconda edizione della Regata dei Tre Golfi, la manifestazione che ancora oggi è il fiore all’occhiello del nostro circolo, le barche, che erano da diporto e non da regata, vennero sorprese da una violenta mareggiata e *Astra*, il magnifico 12 metri del conte Ermelino Matarazzo, tornò con un albero spezzato. La notizia, naturalmente, arrivò

al circolo in tempo reale e dette lo spunto ai due buontemponi per diffondere un messaggio che si proponeva di essere drammatico, ma che scatenò matte risate. L'allarme suonava così: "Fonogramma da rimorchiatore *Tenace* (la nave appoggio della Marina Militare che seguiva la Regata dei Tre Golfi, N.d.A.) avvertire che *Astra* procede a remi e informare la sorella di Tonino Grassi (il facoltoso gioielliere di via dei Mille, N.d.A.) che suo fratello ha freddo, gli serve urgentemente la maglia di lana". Il seguito è facilmente prevedibile: per due giorni non si parlò d'altro. E i commenti divertiti impazzarono.

Un altro episodio che fece scalpore si svolse in occasione di un brindisi di inizio anno, una cerimonia molto attesa dai canottieri che si svolge di prammatica all'"Italia". I presidenti dei circoli si ritrovano per gli auguri agli atleti e Pierino Cutolo dal Molosiglio arrivava in barca portando fiori e champagne. Una volta, però, in segno di esultanza, gli venne di buttare a mare la coppa dopo il brindisi e tutti, manco a dirlo, lo imitarono, per la mia disperazione, perché finirono a mare almeno 100 bicchieri del servizio delle grandi occasioni. Il presidente Cutolo, che sapeva stare al mondo, non si perse d'animo e il giorno seguente fece arrivare all'"Italia", a titolo di riparazione, quattro casse degli stessi bicchieri. Altri tempi, altra classe; qualche volta, certo, si andava sopra le righe, ma immediatamente si rientrava nei ranghi. Come se niente fosse successo. Per la festa, una delle tante, che si svolse nel cantiere dell'azienda di famiglia per celebrare degnamente il titolo mondiale conquistato da Picchio Milone, tutti alzarono un tantino il gomito, e dell'euforia generale fece le spese il simpaticissimo dottor Aloï che venne legato a un palo. Si viveva a questo modo, "alla napoletana", voglio dire, e tutti ci invidiavano. A mare, poi, i nostri velisti erano quasi imbattibili. Ho visto crescere e affermarsi tanti campioni e bravissimi dirigenti. Come Pippo Dalla Vecchia, che è stato l'una e l'altra cosa insieme, e che arrivò all'"Italia" giovanissimo. Mise immediatamente radici, però, e legò con tutti, ma principalmente con noi e con i marinai. O come Francesco de Angelis, amatissimo da Gianni Agnelli, che ne intuì le straordinarie capacità. Francesco era innamorato della sua barca, la curava, la teneva sempre in splendide condizioni. Iniziò con i Finn e con Pippo, si mise subito in luce e io gli dissi: "Vai tranquillo, l'anno prossimo vincerai il primo titolo europeo".

Prima di chiudere voglio raccontare un'ultima storia, per me la più indicata a capire a cosa abbiamo rinunciato. Un lunedì di alcuni (molti) anni fa Gianni Agnelli venne a pranzo con David. C'era molto vento, quel giorno, e il presidente Imperiali si pose il problema dell'allestimento del tavolo: dove, all'esterno, di fronte al Golfo, o dentro, nel salone, per tenere al riparo gli illustri ospiti? La signora Marella era propensa all'ipotesi "interna", ma il presidente la convinse a osare fidando nella buona stella e, magari, in San Gennaro: "Pranziamo fuori", disse, "il vento si placherà". Restammo tutti in trepida attesa, ma il Golfo ci dette una mano, arrivò il ponentino e riportò la calma. Non ho ancora detto la data, ma l'ho fatto di proposito. Questo episodio avvenne 42 anni dopo i giorni dell'Olimpiade e fu indimenticabile, perché fu l'ultima volta che vidi l'Avvocato ridere di cuore. Lo sorpresi che stava guardando con attenzione una foto, con dedica al circolo, di Costantino di Grecia. "Avvocato", dissi, "questa foto venne scattata quando Costantino vinse l'oro". E lui, di rimando rispose: "E no, caro il mio Boniperti, quell'oro l'ha vinto lui, ma con il vostro indispensabile aiuto. Voi napoletani siete furbi, ma quella volta avete fatto bene". E se ne andò ridendo con Rockefeller».

Così parlò Adolfo Baldazzi. Un solo commento: quella era la città a cui abbiamo voltato le spalle.



© by Francesco Rastrelli



indirizzare a: redazione@cstn.it

La misura dell'interesse con il quale i lettori seguono il nostro Notiziario ci viene dagli interventi dei lettori sugli argomenti trattati e sugli articoli che pubblichiamo. Non finiremo mai di ringraziare quanti partecipano così al nostro lavoro. Dall'ing. Piero Ferrozzi, Delegato LNI per Piemonte-Valle d'Aosta-Liguria, riceviamo e volentieri pubblichiamo la sua interessante precisazione che si associa alle altre pervenute verbalmente, con varie tonalità, sull'articolo di Mauro Mancini (vedi Notiziario 73, sett. 2018)

A PROPOSITO DELLA SFIDA SUL BALTICO TRA *VESPUCCI* E *GORCH FOCK*



Gentile Direttore, sono un assiduo e molto interessato lettore del Vostro, o meglio dire, del Nostro Notiziario visto che sono un Delegato LNI.

Quel giorno magico ero Allievo I° classe ed ero anch'io a bordo del *Vespucci*; si trattò di una di quelle giornate, rare nella vita di un giovane che restano vive nei ricordi, li marciano in modo indelebile ed in qualche modo improntano i futuri comportamenti.

Non so chi sia quel mio Compagno del Corso *Kontiki* autore della bella lettera al babbo che avete pubblicato; è tutto vero eccetto il finale che, a mio parere, fu molto più bello.

Neanche un mago della vela che noi tutti ammiravamo incondizionatamente come il Comandante Straulino avrebbe potuto tener dietro un sottile e veloce Brigantino come il *Gorch Fock* stando al comando di una Nave come il *Vespucci* ed allora perché non dire che il finale fu molto meglio di una ennesima e quasi banale vittoria del Comandante?

Di come andarono le cose sono sicuro anche se talvolta le certezze filtrate da numerose occasioni di racconto aggiungono o tolgono particolari personali che, col tempo, divengono per noi realtà inconfutabili.

Comunque il Brigantino invertì la rotta e, seppur faticosamente, ci raggiunse mentre tutti coloro di noi non direttamente impegnati alle manovre per ordine del Comandante stavano sul bordo di sopravento per limitare (sich !) lo sbandamento.

Ci affiancò sul lato sinistro e, per un pò navigammo di concerto coi cuori sospesi e scrutandoci da vicino.

Poi improvvisamente, con uno straordinario gesto di sensibilità marinara e velica nei confronti del Veliero signore dei mari, il *Gorch Fock* anziché superarci poggiò vistosamente sulla sinistra ed allontanandosi segnalò:

YOU ARE WONDERFUL

I nostri giovani cuori di marinai traboccarono di orgoglio, quello stesso orgoglio che ancora oggi ad oltre mezzo secolo nel rileggere dell'evento mi inumidisce il ciglio.

Mi piacerebbe se questa precisazione trovasse posto nel notiziario. (Piero Ferrozzi)



LUCIO VIGORITO

Bandiera abbrunata al “CSTN” per la fine del professore Lucio Vigorito (1939-2018), per tutti i Soci LNI semplicemente Lucio.

Una notizia che non avremmo mai voluto sentire.

Quando nel 1998 la Sezione di Napoli della Lega Navale decise di istituire il “Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN” nella sede di Castel dell’Ovo, Lucio fu da subito nel ristrettissimo numero di Soci che con una presenza assidua e costante, appassionata ed entusiastica, ha collaborato ad avviare l’attività e a diffondere l’iniziativa.

Ha sempre creduto nel valore, nell’opera e nelle potenzialità del “Centro Studi” inteso come polo di cultura, di ricerca e di raccolta e conservazione di ogni tipo di materiale in grado di testimoniare le tradizioni marinare. Non si è mai risparmiato nel approfondire la sua energia e la sua competenza.

Disponibile ed attivo in ogni iniziativa organizzata dal CSTN, il suo contributo è stato sempre determinante: dalla preparazione dei progetti per i crediti formativi scolastici, al ritiro materiale presso le abitazioni o le sedi dei donatori, a Napoli e anche a Roma . . .

“Ti ricordi quando andammo a Roma a casa del giornalista Carlo Marincovich a prendere la sua importante raccolta di libri riviste che la moglie ha donato al CSTN?”

Appassionato velista, amante del mare in tutte le sue espressioni, Idealista puro, schietto ad oltranza, tangibilmente onesto, moralmente coerente con ciò in cui credeva. Il grande amore della sua vita è stata la famiglia: la moglie Lidia, i figli Francesco e Sergio, che abbracciamo con affetto.

Caro Lucio, non dimenticheremo i venti anni trascorsi insieme nella gestione del “Centro Studi” che è cresciuto e si è diffuso grazie anche alla tua partecipazione.

Noi sentiremo quotidianamente la tua presenza.

Dagli amici del CSTN: Riposa in pace.



e



EVENTO STRAORDINARIO . . . CHE FA BENE ALLA STORIA DELLA VELA

Un amico affezionato ha inviato al Notiziario la notizia di un fatto straordinario corredato di documentazione fotografica. Il fatto è avvenuto recentemente a bordo della barca a vela "Chaplin" donata nel 2008 alla nostra Marina Militare dalla famiglia Novi di Genova che l'aveva utilizzata per oltre 35 anni. "Chaplin" era il nick name di Nucci Novi Ceppellini, moglie e madre eccellente, velista appassionata che si è impegnata molto per la vela mondiale sia come Membro del Women Committee che come Vice Presidente ISAF.

L'evento di cui parliamo e con soddisfazione diffondiamo è a memoria d'uomo la prima visita a bordo di una imbarcazione a vela dello Sport Velico della Marina di un Presidente della Repubblica italiana.

Sergio Mattarella si è imbarcato e si è fatto fotografare con l'equipaggio.

È senza dubbio un episodio memorabile che non può che far bene alla Marina e allo sport della Vela nazionale.

E con questa convinzione il Notiziario si onora di pubblicarlo.

