



NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

www.cstn.it

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticcio 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° 75

NOTIZIARIO ON-LINE

Novembre 2018

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • L'inimmaginabile mariniera | pag. 17 |
| • Ricordo di G. A. Pattison | pag. 2 | • La prima nave a vapore | pag. 25 |
| • Eventi straordinari | pag. 4 | • Omaggio al canottaggio | pag. 29 |
| • Mario Bini racconta | pag. 7 | • Sport in mostra | pag. 30 |
| • Alla scoperta dell'Archivio Carbone | pag. 10 | • Magica vela | pag. 32 |
| • 50° di una impresa storica della vela italiana | pag. 13 | | |

EDITORIALE

Il 12 e 13 ottobre a Trieste in occasione dell'Assemblea Generale dei Soci della Lega Navale Italiana è stato presentato alla Presidenza Nazionale e a tutti i rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni d'Italia presenti, il CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE (CSTN) che proprio in questi giorni ha compiuto vent'anni dalla sua istituzione, resa possibile grazie alla disponibilità della Sezione di Napoli che ne ha consentito la nascita. Con il supporto di una esaustiva proiezione grafica che riportava dati ed immagini dei principali e significativi traguardi che sono stati negli anni raggiunti, il CSTN ha dimostrato di essere una realtà specialistica unica in Italia, un autentico "porto della cultura del mare", con una Biblioteca

(aperta al pubblico) di 7000 volumi e una impareggiabile raccolta delle più importanti riviste del settore nautico (oltre 14000 numeri di 300 testate nazionali ed estere). Ricerche e studi, laboratorio di modellismo, conferenze storiche e culturali, presentazioni di libri e iniziative editoriali completano l'attività del CSTN. Il patrimonio del CSTN è frutto esclusivo di donazioni di enti pubblici e privati cittadini. La gestione è garantita grazie al volontariato dei Soci della Sezione di Napoli con il prezioso apporto di volontari esterni.

CSTN
CENTRO STUDI
TRADIZIONI NAUTICHE
1998 - 2018



Hanno collaborato:

**Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Piero Ferrozzi,
Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi.**

PERSONAGGI DELLA STORIA

Il 13 novembre 2018 ricorre il 150° Anniversario della nascita di Giovanni Alfredo Pattison, ultimo rappresentante di quella che è stata una grande famiglia imprenditoriale che ha contribuito a fare diventare Napoli, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, una delle più importanti città industriali d'Italia. Il "Centro Studi Tradizioni Nautiche" d'intesa con l'Ordine degli ingegneri napoletani organizzerà nel giorno della ricorrenza una conferenza commemorativa tenuta dall'ing. Admeto Verde storiografo del personaggio.

RICORDO DI GIOVANNI ALFREDO PATTISON (1868-1954)

Le tappe di una vita nel nome di Napoli

PAOLO RASTRELLI

L'Ottocento è stato per Napoli un secolo di grande sviluppo industriale fenomeno nel quale campeggiano, tra le altre, figure di grossi imprenditori stranieri venuti nella capitale del Mezzogiorno d'Italia a cercare fortuna e a diffondere la loro esperienza.

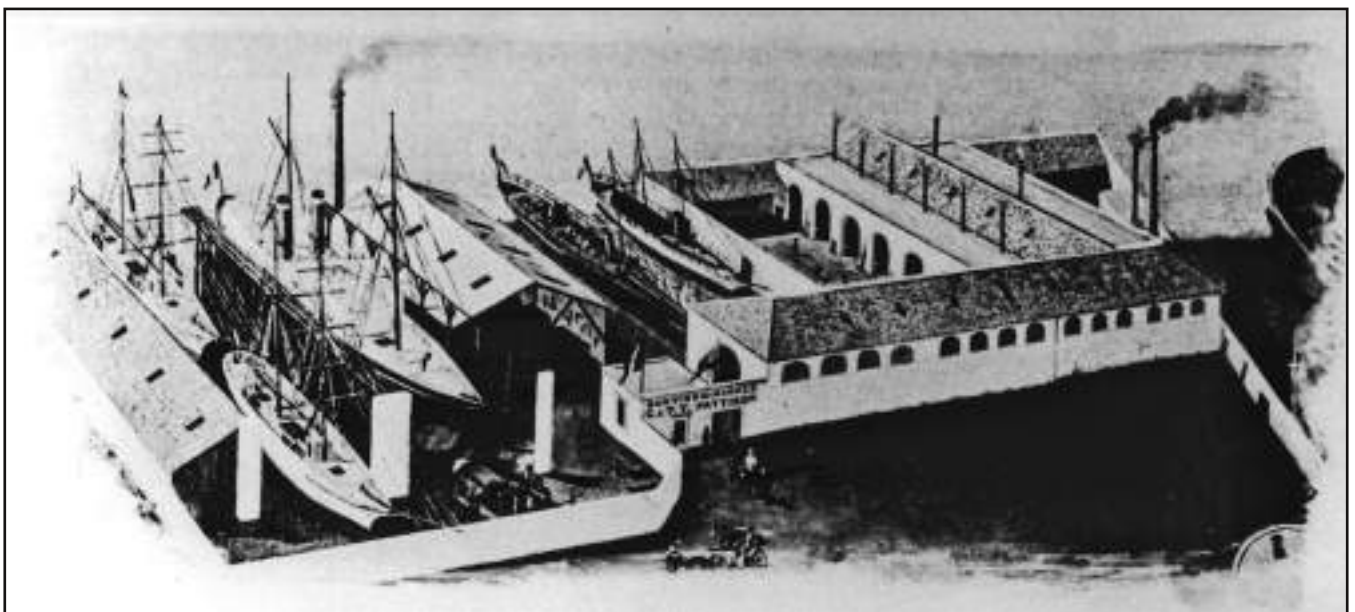
È il caso della famiglia Pattison il cui capostipite John Pattison (1815-1899) giunge a Napoli da Newcastle (Gran Bretagna) nel 1842 e, prima in società con Guppy (altro famoso imprenditore) ed in seguito da solo, creò una grande industria metalmeccanica e poi un cantiere navale di primaria importanza.

La vita di John Pattison, ricca di esaltanti successi imprenditoriali, fu però amareggiata dalla perdita prematura dei figli Cristoforo (1843-1872) e Tommaso Taylor (1845-1889), perdite che privarono l'azienda dell'apporto di una intera generazione.

In seguito alla morte di Tommaso Taylor, il vecchio nonno John richiama al suo fianco, a coadiuvarlo nella conduzione societaria, il nipote Giovanni Alfredo (**foto**), non ancora maggiorenne che si era laureato in ingegneria navale in Inghilterra.

Accanto alla già affermata fabbrica che sulla base dei propri brevetti costruisce macchine a vapore, caldaie, presse olearie e per la pasta, impianti minerari e scavatrici per gallerie ferroviarie, motrici e carrozze per funicolari . . . nel 1882 viene costruito sulla spiaggia della Maddalena alla periferia di Napoli il cantiere navale Pattison. Divenuto in breve tempo sinonimo di eccellenza, si assicura importanti forniture per la Regia Marina realizzando una serie di torpediniere e cacciatorpediniere che saranno adottate anche dalle Marine militari estere.

Nel 1895 lo stabilimento Pattison, nella sua massima espansione, occupa una superficie di 24000 m² tra officine e cantiere navale e vi lavorano 925 operari.



Nel 1899 muore a Napoli il fondatore John Pattison. Giovanni Alfredo è saldamente al timone dell'azienda. Nonostante il cambiamento degli assetti societari, agli inizi del Novecento l'azienda attraversa un lungo periodo di prosperità coronato da lusinghieri successi nel campo delle costruzioni navali. Per il determinante contributo messo in campo durante la Prima Guerra, nel 1918 viene conferita a Giovanni Alfredo la commenda della Corona d'Italia. Inserito nella vita sociale di Napoli ed appassionato sportivo nel 1919 quale presidente della sezione partenopea del "Reale Rowing Club Italiano" mette in palio la "Coppa Pattison" ancora oggi disputata. Nel 1922 il cugino Enrico, dimostratosi non proprio affidabile, cede la propria parte del pacchetto azionario alle "Officine Meccaniche e Navali". Svanisce così la caratteristica di "industria napoletana" per lo stabilimento Pattison" tanto cara a Giovanni. Dopo alcuni passaggi societari nel 1931 chiude definitivamente l'officina meccanica e nel 1932 anche il cantiere navale. Sparisce così, dopo 60 anni di fervente operosità, la ragione sociale Pattison dal mondo industriale napoletano. Gli affetti familiari, il buon ritiro di Positano, la frequentazione dei circoli Canottieri Italia e Lega Navale (della quale è esponente di spicco), il Rotary ed altre associazioni gli addolciscono le amarezze che la vita gli ha riservato.



Finalmente nel 1943 il Prefetto di Napoli lo nomina commissario straordinario delle S.A. "Silurificio Italiano" e "Navalmecanica" del Gruppo IRI. Nel 1945 viene eletto presidente della "Navalmecanica - di fatto una carica a vita.

L'ing. Admeto Verde, che si è occupato delle vicende storiche e industriali della famiglia Pattison, così definisce questa nomina: "fu il giusto riconoscimento alle enormi e ineguagliabili competenze e alle qualità umane e professionali di una figura straordinaria che seppe attraversare a cavallo di due secoli le più importanti vicende della cantieristica italiana e internazionale".

Giovanni Alfredo Pattison muore il 17 agosto 1954 a Napoli, la sua città di nascita e di "fede" che ha dimenticato colpevolmente questo suo figlio esemplare.



EVENTI STRAORDINARI . . . che fanno bene alla storia della Vela

Dopo la notizia del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che sale a bordo di una barca a vela della Marina senza scorta e in tenuta sportiva, ecco un altro episodio straordinario da immortalare, un momento magico per la Vela e per i suoi uomini migliori, degno di essere portato a conoscenza di tutti e soprattutto di chi gestisce un enorme patrimonio, sportivo, formativo e storico con troppa trascuratezza e noncuranza. A Rosignano (Livorno) il Comune, una realtà imprenditoriale (Marina Cala dei Medici), l'Accademia Navale, la A.N.M.I., le Scuole, i Campioni del passato (Massimo Minervini) . . . e tanta gente qualunque si ritrovano per la cerimonia tenutasi il 10 Ottobre per l'intitolazione di una strada ad Agostino Straulino, il mito della Vela italiana, grande uomo, ufficiale, marinaio, maestro di sport e di vita.

UNA STRADA INTITOLATA AL COMANDANTE STRAULINO

Massimo Minervini

Il giorno 10 del mese di Ottobre, giorno di nascita del Comandante Straulino (1914 – 2004) si è svolta a Castiglioncello, frazione del comune di Rosignano Marittimo, la cerimonia per intitolare al Comandante la strada che dalla via Aurelia scende verso il mare e conduce al Marina Cala Medici.

La cerimonia si è svolta vicino all'ingresso del Marina, in un tratto di strada che si affaccia sul mare, in una splendida giornata di sole e con mare calmo e di un colore azzurro intenso, quasi volesse festeggiare l'evento.

Prima dell'inizio della cerimonia formale, la banda dell'Accademia Navale ha suonato alcuni brani mentre affluivano gli invitati, le rappresentative dell'Accademia Navale, dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia ed infine gli alunni di due classi delle scuole elementari, accompagnati dalle loro maestre. Due cadette dell'Accademia e due allievi della scuola elementare, un bambino ed una bambina, prendevano posto ai lati della targa coperta dalla bandiera nazionale.

La cerimonia ha avuto inizio con l'inno di Mameli, cantato dai presenti e dai giovani alunni perfettamente inquadrati, vestiti con i loro grembiuli colorati ed ognuno con una piccola bandiera nazionale che sventolavano allegramente.

Ha preso quindi la parola il Sindaco Alessandro Franchi, affermando che ogni nome di vie e piazze viene scelto per ricordare eventi o persone che hanno dato lustro alla nostra nazione ed esortando i piccoli alunni ad approfondire la conoscenza di ogni nome. L'Ammiraglio Ribuffo, Comandante l'Accademia Navale, ha delineato la figura di Straulino, ricordando le imprese compiute quale ufficiale, atleta e marinaio.

Le parole dell'Avvocato Flavia Pozzolini, Presidente del consiglio di amministrazione del marina, sono state rivolte ai piccoli scolari. Prendendo spunto da alcune delle vicende che hanno caratterizzato la vita del Comandante ne traeva l'insegnamento per i piccoli ascoltatori.

La cerimonia si è conclusa con i due bambini che hanno scoperto la targa con il nome di Agostino Straulino, Eroe, Comandante, Olimpionico.

La scelta di intitolare la via che conduce al Marina è stata particolarmente apprezzata dagli equipaggi delle numerose imbarcazioni a vela ormeggiate in porto e da tutti coloro che hanno navigato e regatato con lui e che io ho rappresentato alla cerimonia.



L' ESEMPLARE INTERVENTO di Flavia Pozzolini

Buongiorno a tutti

Grazie Sindaco per avermi dato la parola.

In questi giorni, in vista di questa occasione, ho riletto alcuni dei libri sulla vita di Agostino Straulino, uno dei quali è quello che ho qui e donerò al Sindaco Franchi come ricordo di questa felice iniziativa comune. Naturalmente questa è una copia nuova, la mia me la sono tenuta cara.

Innanzitutto vorrei pensare che questa via sia intitolata all'Ammiraglio Straulino non in sua memoria ma in suo onore, a valere per il futuro, dunque.

Visto che ci sono tanti bambini delle scuole in questa bellissima giornata di sole, mi fa piacere rivolgermi in particolare a loro, cercando di estrapolare, dalle tante cose che si possono dire sull'Ammiraglio Straulino, quelle che a me paiono più significative per la giornata di oggi.

Sapete bambini che Agostino Straulino è nato in una bellissima isola e dalla sua casa vedeva da vicino il mare, così come lo vediamo noi qui. Fin da piccolo è andato in barca a vela; la sua prima barca gliela costruirono il babbo e lo zio mentre navigavano per lavoro. Poi ne ebbe via via di più grandi. Dovete sapere che trascorreva tantissimo tempo in barca a vela. Andava in barca a vela anche a prendere ripetizioni un'estate nella quale era stato rimandato a scuola, quando frequentava l'istituto nautico a Lussinpiccolo. Attenzione: non sto dicendovi che per diventare ammiraglio e campione di vela bisogna studiare poco. Vi spiego perché fu rimandato. Agostino Straulino passava ore in mare e ore a terra ad osservare il mare, come il vento scriveva sul mare, il mutare delle onde, come agivano le maree. Passava ore a imparare a conoscere il mare, per porsi in sintonia con lui, per farselo amico. In silenzio e umiltà. E il mare, suo amico, lo ha accompagnato tutta la vita.

Pensateci bene: il mare non è un oggetto inanimato, fermo immobile, il mare è vivo, parla all'uomo che lo ascolta e lo rispetta.

Quindi bambini, datemi retta, voi che siete così fortunati di abitare qui e avere il mare a vostra disposizione, giocate meno ai videogiochi e imparate a conoscere e ad amare il mare, lo porterete sempre con voi, sarà vostro amico.

Prima il Sindaco ci ha ricordato che Straulino ha comandato, tra l'altro, la nave scuola Vespucci. Mi piace ricordare che il Comandante Straulino ha comandato anche una nave scuola più piccola, una barca a vela in legno di nome Corsaro II lunga 20 metri, grande quindi quanto tante barche che vedete ormeggiate qui dentro il nostro porto.

Con questa barca e un equipaggio di giovani dell'Accademia Navale ha attraversato l'oceano Atlantico, percorso il canale di Panama ed è andato nell'oceano Pacifico per fare alcune regate. Anche nei trasferimenti Straulino pretendeva il meglio dalla sua barca e quindi ordinava all'equipaggio di issare vele grandi e leggere quando c'era poco vento, di sostituirle con vele piccole e resistenti quando ce ne era tanto, di regolarle via via. Insomma, richiedeva tanto lavoro che, ad un certo punto, i suoi giovani imbarcati non ne potevano più e quasi lo odiavano. Alla fine della crociera di istruzione tutti si accorsero, però, che da lui avevano imparato davvero a conoscere il mare e riconobbero nel loro Comandante un loro Maestro, un uomo che prese posto nel loro cuore.

Cosa vi voglio dire? Vi voglio dire che nella vita i Buoni Maestri non sono quelli che fanno studiare meno, che vi fanno solo giocare e fanno passare tutte le marachelle, ma sono quelli che vi fanno lavorare, che vi lasciano un insegnamento duraturo, che vi danno gli strumenti per imparare, capire e fare le giuste scelte nella vita.

Vorrei dirvi, bambini, ancora una cosa sul Comandante Straulino. Nella sua vita Straulino ha sempre rispettato i suoi superiori, i suoi inferiori e i suoi avversari di regata. Pensate che in decenni di regate non ha mai sollevato una protesta, come ci può confermare l'Ammiraglio Minervini, qui con noi oggi, che con Straulino ha vinto un campionato mondiale sul 5.5 m. s.i. a Napoli. Insomma, Straulino non ha mai alzato il braccio per dire: "Maestra, il mio vicino di banco mi fa i dispetti!". Ha sempre per primo rispettato le regole e con perseveranza e consapevolezza nelle proprie qualità ha vinto un'Olimpiade, Campionati Mondiali, Campionati italiani e tante tante regate. Questo è ancora un grande insegnamento che ci dà: il rispetto delle regole e la fiducia in se stessi.

A questo punto, per finire, non mi resta da dire che cosa significa per Marina Cala de' Medici l'intitolazione di questa strada ad Agostino Straulino, intitolazione che abbiamo richiesto al Comune con una specifica istanza tempo fa.

Certamente l'accostamento del nome di Straulino a quello del nostro porto è un grandissimo onore e un strumento per renderci riconoscibili meglio all'esterno, ma soprattutto per Marina Cala de' Medici costituisce uno stimolo ad amare il mare, a migliorare, ad impegnarci con la stessa tenacia e perseveranza che Agostino Straulino ha avuto durante tutta la sua vita. Uno stimolo a essere eccellenti così come è stato eccellente lui: eccellente uomo, eccellente comandante, eccellente regatante, eccellente militare, eccellente italiano





FESTA Il sindaco Alessandro Franchi saluta i rappresentanti delle forze dell'ordine intervenuti alla cerimonia

ROSIGNANO SCOPERTA LA TARGA
Inaugurata via Straulino
La cerimonia al porto
dedicata al campione

VIA STRAULINO, 1 da ieri è il nuovo indirizzo del porto turistico Marina Cala de' Medici. Anche i bambini di quarta e quinta elementare della scuola Europa di Rosignano Solvay a sventolare le bandierine italiane ieri mattina per la cerimonia ufficiale di intitolazione ad Agostino Straulino del tratto di strada che immette all'ingresso di Medici, presidente Flavia Pozzolini, direttore e ad Matteo Ratti.

gherita Pia, con la fanfara dell'Accademia Navale di Livorno presente con il comandante Pierpaolo Ribuffo, l'associazione nazionale Marinai d'Italia oltre a Medici con la presidente Pozzolini e il direttore Ratti. Presente anche una cugina di Agostino Straulino, che l'ha ricordato con un aneddoto. Flavia Pozzolini si è rivolta in particolare ai piccoli studenti presenti nel tratteggiare l'uomo di mare Straulino, ma anche il «campione di italianità», un uomo che ha sempre rispettato le regole «mai durante le gare ha elevato proteste nei confronti degli altri». E proprio Flavia Pozzolini, avvocato, nel maggio 2016 aveva inoltrato al Comune la richiesta per via Straulino. Richiesta accolta dal Comune con delibera di giunta 229/2018.

UNA STRADA sul confine con Caletta, Castiglioncello, per Agostino Straulino, campione della vela, oro olimpico ad Helsinki 1952, ma anche ammiraglio della Marina Militare, ufficiale della Decima Mas nella Seconda Guerra mondiale. Per la cerimonia ufficiale ieri mattina il sindaco Alessandro Franchi con l'assessore Mar-

cg

ROSIGNANO IL 19 OTTOBRE LA CERIMONIA DI INTITOLAZIONE DELLA STRADA

Marina Cala de' Medici, via Straulino 1

L'INDI... (text partially obscured)

IL RICONOSCIMENTO
 Sarà posta una targa per l'inaugurazione della strada

Trasmissione ufficiale della nuova strada dedicata ad Agostino Straulino, non solo un campione della vela, medaglia d'oro alle Olimpiadi di Helsinki nel 1952. Ma anche ammiraglio della Marina Militare, un eroe non per il



IL PERSONAGGIO
 Agostino Straulino

Gloriosa
 Decima Mas

Straulino "combatté da ufficiale nella gloriosa Decima Mas, unità speciale della Marina, operando come nuotatore d'assalto

coraggio della sua gara".

LA STRADA a lui intitolata è quella che dalla seconda di via Bert Michelini e via Ciampini arriva all'ingresso del porto turistico. Una nuova via intitolata arriva con delibera di giunta 229/2018 ad

accogliere la richiesta partita da Medici dated 11 maggio 2016 con l'assessore Flavia Pozzolini, presidente di Medici.

UNA RICHIESTA più volte presentata pubblicamente da parte di Matteo Ratti, direttore e ad di Medici, Straulino durante la seconda guerra mondiale "combatté da ufficiale nella gloriosa Decima Mas, unità speciale della Marina, operando come nuotatore d'assalto del Gruppo Gamma, piazzando cariche esplosive sotto le navi avversarie", come illustra una nota del Comune. Nel 2011 il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, l'ufficiale della Repubblica Italiana.

48



MARIO BINI RACCONTA

Un piccolo seguito all'articolo pubblicato sul n° 74 del nostro Notiziario. La signora Donatella Bini, figlia dell'Ammiraglio Mario, ha trovato, fra le carte di suo padre, il testo di un suo intervento, quando era già CSM della Marina, in occasione di un riconoscimento al Prof. Carrara, così ben descritto. È un intervento bellissimo pieno di storia e di affettuosi ricordi. Mario Bini è stato non soltanto un grande della nostra Marina Militare ma è stato anche nella vita di tutti i giorni un uomo che ha saputo ben discernere le cose buone e coltivarle. Nei tempi attuali, che noi siamo costretti a vivere adattandoci solo parzialmente a quanto ci circonda, lo scritto di Mario Bini andrebbe portato a conoscenza dei giovani che oggi si avvicinano ad affrontare la vita con un futuro tutt'altro che sereno.

Consegna della “Meridiana d'argento” al Professor Nello Carrara da parte dell'Istituto italiano di Navigazione.

Roma, 17 novembre 1989. Intervento dell'Ammiraglio Bini.



Il Professor Carrara e l'Ammiraglio Bini

Quando l'Amm. Machiavelli, Presidente dell'Istituto italiano di Navigazione, mi ha invitato a prendere la parola in questa occasione per porgere un saluto al Prof. Carrara a nome dei tanti, tantissimi suoi ex allievi dell'Accademia Navale, mi sono sentito veramente onorato ed ho accettato con grande gioia sia per l'infinita stima, ammirazione ed affetto che ho per il Prof. Carrara, sia perché avendo avuto la fortuna di incontrarmi con lui dai lontani tempi dell'Accademia fino ad oggi, penso di poterne dare una testimonianza, sul piano umano, a completamento di quanto sul Prof. Carrara è stato detto sul piano scientifico, tecnico e manageriale dal Prof. Atzeni e dall'Ing. Bestini.

La mia conoscenza del Prof. Carrara risale all'ormai lontano autunno del 1936, quando iniziò il suo insegnamento al suo corso. Ma ancor prima di conoscerlo di persona eravamo stati informati da quel misterioso tam tam, che esiste in tutti gli atenei, circa i professori che avremmo avuto, classificati come più o meno esigenti, più o meno di buon carattere, più o meno bravi ed uno bravissimo, un certo Prof. Carrara, insegnante di fisica.

Ci accorgemmo presto che il tam tam aveva detto la verità (come sempre) e per noi tutti fu una lieta sorpresa, quella di trovare un insegnante che, parlando in maniera piana, usando termini semplici e sviluppando ragionamenti in maniera limpida e scorrevole, riusciva a farci capire fino in fondo, stabilendo quel rapporto di piena comprensione tra maestro e allievo che faceva diventare le sue lezioni un vero piacere intellettuale.

Ci accorgemmo anche che la estrema chiarezza e semplicità delle sue parole non erano solo frutto di studio e di approfondimento, ma anche di esperienza diretta per averci lavorato dentro con le sue mani, ed anche questa era una bella lezione. Tutto questo non disgiunto da una sottile e sempre presente vena di ironia, come quando - lo ricordo perfettamente - ci mise in guardia contro i libri di testo che, enunciata una relazione, una equazione, dicono poi che "con facili passaggi" si perviene ad un dato risultato ed aggiunge che non gli era quasi mai riuscito a ricostruire questi cosiddetti "facili" passaggi. Ecco come abbiamo conosciuto da allievi, il Prof. Carrara: un insegnante dal quale c'era veramente tutto da imparare, non soltanto la fisica.

Incontrai di nuovo il Prof. Carrara, quando, dopo la liberazione di Firenze raggiunse il Collegio Navale di Brindisi dove l'Accademia Navale si era trasferita all'Armistizio e dove ero insegnante, da un anno, di discipline nautiche.

Ritrovarsi collega con i Professori dei quali ero stato solo pochi anni prima, allievo, fu un'esperienza veramente particolare, perché dopo averli conosciuti in cattedra ebbi modo di conoscerli sul piano umano e apprezzarli per la loro dedizione, per il profondo attaccamento all'Accademia navale e per la loro profonda umanità che dimostravano verso noi allievi che nella massima parte separati dalle famiglie avevano tanto bisogno di comprensione. Sono lieto di poter dare testimonianza di questo loro ammirevole comportamento, in particolare agli ex allievi qui presenti e ricordare che il corpo insegnante dette un contributo determinante alla immediata e quasi miracolosa ripresa che l'Accademia ebbe: pochi giorni dopo l'8 settembre aveva ripreso a funzionare come se niente fosse successo, superando difficoltà di ogni genere.

E proprio queste difficoltà avevano creato un clima di grande affiatamento e di solidarietà umana nel quale ci confortavamo a vicenda. Gli svaghi erano pochi, anzi al Collegio di Brindisi ce n'era uno solo, un vecchio biliardo intorno al quale vedo ancora l'arguto Piantanida, Professore di Chimica, il celebre Viterbo, insegnante di meccanica razionale (soprannominato Cardellino, perché camminando muoveva le braccia avanti ed indietro insieme, e non alternativamente) che non conosceva il gioco ma che dopo settimane di osservazioni lo sintetizzò in tre punti (lo scambio delle quantità di moto negli urti delle biglie, le leggi newtoniane dei loro rimbalzi sulle sponde e le anomalie create dall'effetto) e una volta chiaritesi le idee prese in mano la stecca e si mise a giocare facendo progressi sorprendentemente rapidi. Ricordo un bravissimo insegnante di analisi matematica (del quale sentii il Prof. Carrara fare grandi elogi, il Prof. Federighi, soprannominato Plegaria, non so perché) si impossessò di un terreno incolto e si dimostrò un eccellente ortolano e che a forza di lavorare all'aria aperta aveva preso - lui piuttosto pallido di natura - la caratteristica abbronzatura dell'uomo dei campi. Ricordo il prof. Carrara che con strisce di carta, colla e forbici, si divertiva a confonderci con le superfici del Mobius, tagliando le quali non si indovinava mai cosa ne viene fuori e che venne a sapere chissà come, che in un cimitero di aerei americani fuori uso, a Brindisi, c'erano apparecchiature interessanti per le sue ricerche sui radar. Con un camion dell'Aeronautica che era autorizzato a prelevare pezzi di ricambio per i propri aerei, organizzammo insieme un fortunoso - quanto faticoso - colpo di mano conclusosi felicemente anche se inseguiti dalle guardie giurate: arrivati al Collegio Navale, scaricammo tutto il materiale in gran fretta, dalla finestra nella stanza a piano terra in cui alloggiavo senza altre complicazioni eccetto lo spavento preso da mia moglie, quando, ignara di tutto, rientrò poco dopo nella stanza.

Rientrati a Livorno con l'Accademia, ricordo un'occasione nella quale mi resi conto che la proverbiale chiarezza e capacità di farsi capire dal Prof. Carrara non erano riservate solo alle lezioni: infatti in una affollatissima riunione degli insegnanti, il Direttore degli Studi, che la presiedeva, fece presente la necessità di contenere i programmi per recuperare qualche ora per le materie professionali, che crescevano rapidamente per l'evoluzione dell'elettricità,

parlando dei quali si lasciò scappar detto: “mi accontenterei che gli Allievi fossero in grado di conoscere i circuiti delle loro radioline”. Il Prof. Carrara si alzò di scatto e disse: “ Comandante, se io fossi in grado di farlo, non sarei qui, ma a Parigi a dirigere la Sorbona”.

Incontrai di nuovo il Prof. Carrara grazie al radar SMA di tre cm., del quale un prototipo era stato imbarcato sulla fregata Altair, di cui ero il Comandante. Quando mettemmo in moto la prima volta il radar, eravamo ormeggiati in Mar Piccolo, a Taranto: restammo tutti stupiti e ammirati quando vedemmo apparire sullo schermo una rappresentazione di una tale precisione e finezza che si distinguevano perfino i paletti dei campi delle cozze. Quando più tardi il Professor Carrara venne a trovarmi a Venezia fui ben lieto di esprimergli la valutazione più che positiva sia sul progetto del radar (quando vedemmo apparire sullo schermo la bellissima immagine dicemmo subito, in plancia, qui c'è la mano del Prof. Carrara.) sia sui miglioramenti via via apportati in base all'esperienza fatta con quel cliente esigente che è il mare: basti dire che fu necessario aumentare il rapporto per la potenza del motore dell'antenna radar e la sua resistenza aerodinamica di ben 32 volte perché l'antenna girasse regolarmente con mare e vento forti.

Caro Professore, avrei tante altre cose da raccontare, ma mi rendo conto che a questo punto dovevo “stringere” e mi limiterò quindi a ricordare una simpatica cerimonia tenuta a Firenze per il suo 80° compleanno: ero allora Capo di stato maggiore e fu per me una grande gioia portarLe gli auguri più fervidi di tutta la Marina che ha sempre considerato un grande privilegio quello di averLa avuta nelle sue file per tanti anni operosi. Oggi, in una situazione diversa, ma con lo stesso animo, ho ancora il piacere di poterle esprimere i sentimenti di stima e di affetto di tutti i suoi ex allievi: sentimenti dei quali - ove ce ne fosse stato bisogno - ho avuto una riprova perché tutti i colleghi con i quali ho parlato di questa manifestazione hanno espresso con voce unanime il loro apprezzamento all'Istituto di Navigazione - al quale aggiungo il mio personale - per l'iniziativa ed il rinnovato grato e memore ricordo al loro professore di fisica.

Ma concedetemi - solo pochi altri secondi - per concludere dicendo che il Professor Carrara ha recentemente risolto anche un problema che assilla mezzo mondo, quello del traffico cittadino. Quando infatti mia moglie gli chiese - una sera a casa nostra a San Donato in Collina - come faceva a spostarsi nell'intasatissima Firenze, ha risposto con tutta semplicità: “Ma io vò co' il motorino”.

Che Dio la Benedica Professore e Le conservi il nostro affetto per tanti, tanti anni ancora.

(Mario Bini)



Meridiane: una grande passione di Mario Bini.

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Continua l'opera meritoria di Sergio Pepe che non finisce di scovare tesori nell'inesauribile archivio di Riccardo Carbone e così, grazie al suo impegno, vengono portate alla luce storie dimenticate che rischiano di andare perdute. La seconda parte dell'articolo sulle navi transoceaniche che Sergio ha curato con particolare impegno essendo andata a caccia oltre che delle navi anche dei rimorchiatori, e molto interessante è certamente sarà apprezzata dai nostri lettori.



LE NAVI TRANSOCEANICHE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(parte II)

SERGIO PEPE

Tra i tanti servizi fotografici di Riccardo Carbone ora on line tramite il sito dell'Archivio (<https://www.archiviofotograficocarbone.it/>), non potevano mancare quelli riguardanti una grande Flotta.

Ecco "Surriento" della Flotta Lauro, fotografata il 19 dicembre 1955, prima in manovra di attracco e poi all'ormeggio alla Stazione Marittima di Napoli.

Per "Surriento" (10.698 tsl) ho fatto ricorso sia ad un monumentale lavoro: "La flotta che visse due volte - Storia delle navi di Achille Lauro" di Tobia Costagliola (Armando Editore 2013), sia all'articolo di Giuseppe Peluso sulla Flotta Lauro pubblicato sul n.º 33 del Notiziario: costruita in Gran Bretagna nel 1928 per conto della statunitense Grace Line, varata con il nome *Santa Maria*, nel 1940 fu acquistata dalla Marina degli USA, denominata *Barnett* e

adibita a trasporto truppe; in tale veste navigò in lungo e in largo gli oceani, ed anche i nostri mari. Infatti, Wikipedia informa che fu presente alla battaglia del Mar dei Coralli, di Midway, a Guadalcanal, e contribuì agli sbarchi nel 1943 in Sicilia e a Salerno; ma non finisce qui: il 6 giugno 1944 era di fronte a Utah Beach, poi raggiunse Napoli per sbarcare ed imbarcare truppe che si avvicendavano, infine, nel 1945, trasportò truppe per la battaglia di Okinawa. A riconoscimento di tale infaticabile attività, alla *Barnett* furono attribuite ben 7 "battlestars"



foto 1- [https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Barnett_\(APA-5\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Barnett_(APA-5)).

Nell'aprile 1948 fu acquistata dalla Flotta Lauro, assumendo il più che significativo nome *Surriento*. Dopo lavori di trasformazione, il 23 maggio 1949 partì da Genova per il primo viaggio verso l'Australia. Nel 1959 fu sottoposta a radicali lavori di ammodernamento e fu realizzato un solo fumaiolo. Nel 1966 fu venduta per la demolizione.

La portaerei sullo sfondo (foto 1) ben potrebbe essere la *Forrestal* (CV 59), entrata in servizio proprio nel 1955 e più volte presente nel golfo di Napoli.



Da notare, a sinistra, la prua della “Città di Abbazia” della SPAN.

(<http://www.naviecapitani.it/Navi%20e%20Capitani/gallerie%20navi/Traghetti%20e%20ferry%20boat/schede%20navi/C/Citt%E0%20di%20Abbazia.htm>) e, sullo sfondo, il caratteristico fumaiolo a cupola di una delle cinque navi della Tirrenia della classe Regione (Sicilia, Sardegna, Calabria, Lazio, Campania Felix).

A poppa di “Surriento” un’unità dei “Rimorchiatori Napoletani”, società che ha un ricchissimo sito on line, contenente le foto della flotta attuale, nonché di quella storica

(<https://www.rimnap.com/index.php/thefleet/>). Il bianco dell’impavesata a prua induce a ritenere che possa trattarsi di “Alimuri” (1954) o “Scutolo” (1952).

Uguualmente mi ha stimolato l’identificazione della nave con due fumaioli, ormeggiata a prua di *Surriento*.

Dopo varie ricerche, nelle quali non è mancato un pizzico di fortuna, ritengo che possa trattarsi di “Orontes” o di “Otranto”, sistership di 20.000 tsl dell’Orient Line.

La chiave per giungere a questa conclusione l’ha data il seguente sito:

<http://www.timetableimages.com/maritime/images/orient.htm> che ha pubblicato alcuni calendari dei viaggi dell’Orient Line dall’Inghilterra all’Australia, con scalo a Napoli.

Nel periodo gennaio 1954/aprile 1955 le navi adibite a tale servizio (Londra, Gibilterra, Napoli, Porto Said, Aden, Colombo, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney) erano *Orsova*, *Oronsay*, *Orcades*, *Orontes*, *Otranto*, mentre la nave *Orion* era adibita allo stesso servizio, ma con in più uno scalo in Grecia, a Calamata.

Un veloce passaggio su Google consente di verificare che solo “Orontes” e “Otranto” avevano due fumaioli e quindi, ristretta la cerchia, è iniziata la caccia alle foto per il confronto.

Wikipedia pubblica una foto del mascone di dritta di *Orontes* ed informa, tra l’altro, che fu costruita nel 1929 dai cantieri inglesi Vickers Armstrong di Barrow-in-Furness e demolita nel 1962.

Il sito <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=344394> pubblica la seguente completa foto dell’*Orontes*



Per quanto riguarda *Otranto*, Wikipedia indica lo stesso cantiere Vickers Armstrong, il varo il 9 Luglio 1925, la demolizione nel 1957 e pubblica la seguente immagine.



Essi, direi proprio che in quella giornata del dicembre 1955 era ormeggiata con *Surriento* una di queste due navi dell'Orient Line.

Ovviamente, non mancano servizi fotografici di Riccardo Carbone riguardanti l'*Angelina* e l'*Achille Lauro*, ma non sono ancora digitalizzati, così come attende di essere digitalizzato quello della bella e innovativa nave della P&O-Orient Line "Canberra", con i due fumaioli gemelli a poppa.

Postille:

- sulla P&O-Orient Line segnalo "*P&O Across the Oceans. Across the Years*" di Ruth Artmonsky e Susy Cox , ed. Antique Collector's Club 2012.

- per quanto riguarda le navi adibite al servizio con l'Australia, segnalo questo ricchissimo sito <http://passengersinhistory.sa.gov.au/>

- Wikipedia presenta una singolarità: digitando sul sito in lingua italiana Flotta Lauro si hanno notizie dell'origine, sviluppo e fine della flotta https://it.wikipedia.org/wiki/Flotta_Lauro;

accedendo al sito Wikipedia in lingua inglese e digitando Flotta Lauro oppure Lauro Lines, compare la storia della MSC Cruises con il seguente incipit:

"MSC Cruises is a global cruise line that was founded in Italy, is registered in Switzerland, and has its headquarters in Geneva. MSC Cruises is the world's largest privately held cruise company, employing 16,500 people worldwide and having offices in 45 countries as of July 2014.[1] MSC Cruises (Italian: MSC Crociere S.p.A.) is part of the Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), the world's second biggest container shipping operator. It was founded in Naples, Italy as Lauro Lines (also known as Flotta Lauro) by Achille Lauro. The company entered the cruise business in the 1960s, operating two ships, the Angelina Lauro and MS Achille Lauro...." Damnatio memoriae per la Flotta che visse due volte?

ANNIVERSARIO DI UN'IMPRESA STORICA DELLA VELA ITALIANA

Sabato 6 ottobre si è svolto a Riva di Traiano il cinquantenario della regata transatlantica della Stella Polare. La Marina Militare aveva inviato la barca per fare un'uscita in mare che non è stato possibile effettuare per il cattivo tempo. Peccato perché erano previste una dozzina di barche dei soci dello Yacht Club Riva di Traiano che avrebbero fatto da contorno col gran pavese a riva. Tuttavia se non altro non ha piovuto, per cui si è fatta una bella manifestazione in porto utilizzando il gommoni del Circolo Velico per andare fuori a gettare in mare la corona di fiori a ricordo dei tre membri dell'equipaggio morti prematuramente. È seguito un pranzo e successivamente proiezione di filmati dell'epoca e conferenza nella sala dello YCRT gremita di soci e invitati. (Pubblichiamo l'intervento applauditissimo dell'amico Giancarlo)



CINQUANTENARIO TRANSATLANTICA STELLA POLARE

GIANCARLO BASILE

A nome dell'equipaggio, che ormai si può definire d'epoca, desidero ringraziare tutti i convenuti per aver voluto festeggiare con noi il cinquantesimo anniversario della nostra impresa.

In particolare ringrazio vivamente il Comandante in Capo della Squadra Navale, Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, il Comandante della *Stella Polare*, Tenente di Vascello Luca Giolo, il Presidente dello YCRT Giovanni Angeloni e il Dottor Giulio Guazzini, curatore della rubrica RAI SPORT "Vela a vela", che ci hanno onorato della loro presenza.

Ringrazio anche l'Ammiraglio di Squadra Giovanni Vitaloni, che da guardiamarina faceva parte dell'equipaggio della *Stella Polare*, per aver organizzato questo cinquantenario.

Purtroppo tre ufficiali dell'equipaggio ci hanno lasciato prematuramente: Mario Tumiatì, Antonello De Vicaris, e Bruno Mozzorecchia. Propongo un minuto di silenzio per sentirli qui con noi.

Dirò per sommi capi come si svolse la regata transatlantica dalle Bermude a Travemunde, un porto turistico della Germania Orientale. La regata era stata organizzata dallo Y.C. di Amburgo in occasione del centenario della sua fondazione. La *Stella Polare* era partita da La Spezia nell'Aprile del 1968 ed era giunta alle Bermude con largo anticipo sulla partenza della regata.

Durante il trasferimento ci eravamo allenati e affiatati nelle manovre alla vela, abbastanza complesse su una barca di 22 metri, che è necessario compiere in sicurezza ma anche celermente per non sfigurare in una regata importante come quella che ci attendeva.

Il percorso, più di 3500 miglia, stabilito dalle istruzioni di regata era molto semplice: dalle Bermude si doveva passare a Sud del punto Alfa che sarebbe stato comunicato dalla Coast Guard il giorno prima della partenza per tenerci al sicuro da indesiderati incontri con gli iceberg che d'estate si staccano dalle regioni artiche e scendono verso Sud spinti dalle correnti. Si doveva poi lasciare a dritta l'Irlanda, passando quindi tra le isole Orcadi, dirigendo poi per la nave faro dello Skagen e per il traguardo davanti a Travemunde.

Durante la sosta alle Bermude preparammo meticolosamente la barca, alleggerendola di tutto ciò che non fosse necessario: diversi quintali di roba che furono spediti a Travemunde. Facemmo carena lavorando personalmente in cantiere per rendere più liscia possibile l'opera viva, imbarcammo le nuove vele e le provammo. Montammo la stazione del vento e i relativi strumenti che ci mancavano, e lo facemmo noi perché ci avevano fatto un preventivo elevato. Fu studiata a fondo la rotta con particolare attenzione al passaggio attraverso le Orcadi, note per le fortissime correnti di marea che invertono la loro direzione ogni sei ore.

Avvicinandosi il giorno della partenza, i giornali locali nominavano appena la *Stella Polare*, non la davano certo vincente. I nostri concorrenti erano infatti il fior fiore delle barche d'alto mare dell'epoca: *Ondine*, *Kialoa*, *Stormvogel* e *Germania* erano le favorite delle 33 barche partecipanti.

Il 3 Luglio venne data la partenza con vento medio-leggero al traverso. La *Stella Polare* si difendeva bene, ma non durò a lungo. I giorni successivi il vento rinforzò e cominciammo a perdere sui nostri avversari. Ogni giorno alle 12:00 avevamo le posizioni delle altre barche .

Navigammo alcuni giorni nella nebbia fitta sui Banchi di Terranova a velocità sostenuta, avvistando a breve distanza diverse balene che migravano verso Sud-Ovest, cioè che ci venivano incontro. Ne scansammo una che la vedetta a prua avvistò esattamente sulla rotta a 50 metri, urlando di puggiare. Passò a un metro o due dalla nostra fiancata di dritta. L'Ufficiale in seconda, Umberto Santanera, stimò che fosse lunga quanto la barca, più di 20 metri. Intanto il nostro distacco aumentava. Dopo 5 giorni passavamo il punto Alfa con un distacco dai primi di oltre 100 miglia. Occorreva prendere una decisione drastica, visto che navigare sulla stessa rotta delle barche di prua voleva dire restare sempre più indietro.

Avevo studiato un libro che mi aveva regalato Gianni Pera, uno dei pionieri dello Sport della Vela in Italia. Il libro conteneva i resoconti delle regate transatlantiche che si erano svolte fino ad allora. Avevo notato che le barche vincenti erano quelle che si erano tenute più a Nord. Anche uno studio sulla meteorologia del Nord Atlantico confermava che più a Nord avremmo avuto venti più forti e favorevoli.

Lucio Gamberoni, il radiotelegrafista-cuoco, riceveva due volte al giorno i dati per compilare le cartine meteorologiche con le isobare e i fronti e anche queste confermavano venti più forti e favorevoli al Nord. Presi allora la decisione di dirigere decisamente a Nord, allungando così il percorso di circa 200 miglia. Ne dovevamo perciò percorrere 300 in più per raggiungere i primi, il rischio era notevole. Le previsioni si avverarono e al termine della traversata, durante la quale superammo i 60° di latitudine, quando avvistammo le Orcadi avevamo riacciuffato *Ondine*, *Kialoa*, *Stormvogel* e *Germania*, che avvistammo l'una dopo l'altra. Il nostro morale era salito alle stelle!

Il difficile passaggio alle Orcadi fu compiuto in maniera perfetta grazie allo studio sulle correnti condotto alle Bermude dai tre Guardiamarina che si alternavano al servizio di rotta: Mario Tumiatì, Antonello De Vicaris e Giancarlo Schiavoni. Passammo tra due isolette con una fortissima corrente in poppa e ci avvantaggiammo ancora su *Ondine* e *Stormvogel* che avevano dovuto dare fondo nella corrente contraria.

L'ultimo giorno di regata dovemmo navigare con vento di burrasca in prora nei canali dragati dello Skagen, in presenza di forti correnti. Fu una nottataccia, con la barca sbandatissima e lanciata a 9 nodi di bolina stretta, col rischio incombente di uscire dallo stretto canale dragato e finire in secca sui bassi fondali.

Arrivammo al traguardo il 25 Luglio, dopo 22 giorni, col *Germania* in vista poco avanti a noi. All'arrivo in porto ci accolse una folla festosa che ci dette la notizia della nostra vittoria in tempo corretto nella classe A, quella delle barche più grandi.

Il giorno dopo venne a bordo il Dott. Beppe Croce, allora Presidente dello YCI e della FIV, per congratularsi con noi. Scrisse poi un bellissimo articolo sulle riviste "Vela e Motore". Vi leggo solo alcune righe significative. "Sono stato a Travemunde per stringere la mano al Comandante Giancarlo Basile e alla sua gente, vittoriosi con *Stella Polare* nella classe A della Regata Transatlantica. Parliamo quindi di loro, perché è la prima volta che una barca italiana vince una regata attraverso l'Atlantico.

La regata di quest'anno, dalle Bermude a Travemunde, ha offerto l'occasione all'Italia e alla Marina Militare di una affermazione clamorosa. Particolarmente facile per le condizioni del vento e del mare, se si esclude qualche giorno nella nebbia più assoluta, la regata non è stata molto veloce. Il primo in tempo reale, il nuovissimo *Ondine*, vera macchina da corsa, impiegando 21 giorni non ha certo stabilito un primato. Ma se si pensa che meno di sei ore separavano in tempo reale il primo e l'ultimo della classe A, si avrà chiara l'impressione della durezza della lotta, condotta ininterrottamente per tre settimane, senza un attimo di respiro.

Stella Polare, opposta ai più noti "mostri" dell'alto mare, quali *Ondine*, *Stormvogel*, *Kialoa* e *Germania*, ha corso la sua regata capolavoro. Distanziata nelle prime mille miglia della traversata, senza fondate possibilità di recupero, sfruttava la profonda preparazione del suo equipaggio. Puntava decisamente più a Nord, si avvantaggiava prima e meglio degli avversari di un bel vento di Nord-Ovest e arrivava al traguardo alle spalle dei "puro sangue", tranquilla sul risultato per le varie ore che tutti gli avversari dovevano pagarle, ottenendo la vittoria a pugni bassi, precedendo in tempo corretto *Germania* di circa 7 ore, *Kialoa* di circa 16 ore, *Ondine* di 23 ore e *Stormvogel* di ben 24 ore.

Ho avuto il piacere e l'onore di essere il primo italiano accolto a bordo della *Stella Polare* dopo il suo arrivo a Travemunde. Vecchi ricordi mi legano al Comandante Basile, mio compagno di regata sul *Corsaro* nella regata delle Bermude del 1962, ed è stato molto commovente per me, pur abituato da anni a questo genere di cose, vedere l'unica barca italiana concorrente impavesata per la grande vittoria, centro dell'attenzione di un enorme pubblico di appassionati, attrazione numero uno di un paese che conosce e capisce i pericoli e le difficoltà del mare e sa compiutamente apprezzare una impresa di grandissima portata internazionale.



"Stella Polare", protagonista della regata transatlantica Bermuda-Travemunde.

I ricordi a quest'ora si affollano alla mia mente: ma non posso, soprattutto, dimenticare la modestia e la semplicità di quei quindici giovani italiani, reduci dall'aver sconfitto, in una delle regate più significative, il fior fiore dell'altomare americano, olandese e tedesco, eppure così schivi da ogni teatralità, da ogni gesto banale di primadonnismo, oggi purtroppo tanto di moda.

Stella Polare, si sa, non è nata per vincere le regate: è una nave scuola creata per formare dei marinai e dei caratteri, non per battere dei record o per competere contro le "racing machines" che uno sfruttamento abnorme dei regolamenti sta oggi producendo nel mondo.

Eppure *Stella Polare*, sfruttando al massimo la preparazione professionale del suo equipaggio, non lasciando nulla al caso, ma vagliando freddamente e serenamente, come è costume della nostra Marina, le situazioni e le probabilità, ha saputo donare all'Italia, a tutti noi che sul Mare e per il mare viviamo, una delle vittorie che ci esaltano di più.

La splendida affermazione della *Stella Polare* dovrà dare i suoi frutti. Ed anche di ciò dobbiamo dire grazie a chi ideò, a chi diresse e a chi condusse la vittoriosa impresa della bella Nave Scuola della nostra Marina.

Desidero precisare che la Marina Militare non manda i suoi Ufficiali e sottufficiali in giro per il mondo sulle barche a vela per farli divertire facendo anche regate. Lo scopo è l'addestramento alla vita di mare nella forma più efficace, a diretto contatto con gli elementi che devono essere anche utilizzati per navigare. Le navi da guerra di oggi sono molto sofisticate, così Ufficiali e Sottufficiali sono diventati dei supertecnici e il mare quasi non lo vedono più, stando sempre nelle centrali operative piene di schermi radar e di tante altre apparecchiature.

Occorre però tener presente che Ufficiali e Sottufficiali devono essere prima di tutto dei buoni marinai, e non c'è niente di meglio di una piccola nave a vela per ottenere questo risultato in alcuni mesi di navigazioni a lungo raggio. E' questo il motivo della scelta fatta dalla Marina di includere una crociera su una di queste imbarcazioni nell'iter formativo degli Ufficiali e Sottufficiali, incentivandoli e motivandoli con una regata oceanica inclusa nel programma.

Vorrei dire un'ultima cosa. A distanza di tanti anni ciò che resta dopo un'avventura come la nostra è l'affratellamento che ci ha lasciato la vita di bordo su una piccola nave a vela, a stretto contatto di gomito per diversi mesi, tra molti sacrifici, tutti tesi verso una meta comune. Lo dimostra il fatto che siamo qui a festeggiare il cinquantesimo anniversario di quell'avventura.



L'equipaggio riunito a Riva di Traiano con il Com.te Basile (primo a destra) - Per cortesia di Giulio Guazzini.

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

L'ing. Piero Ferrozzi, Delegato Regionale LNI per Piemonte-Valle d'Aosta e Liguria, è un appassionato studioso e ricercatore delle tradizioni del Lago Maggiore. La sua ambizione, come egli stesso dichiara, è quella di far conoscere la dignità della "inimmaginabile marineria" delle acque interne. La Redazione, ritenendo che la nobile missione dell'amico Piero, è meritevole di essere supportata ed anche perché i suoi racconti sono piacevoli, originali e interessantissimi, gli darà lo spazio che merita. Anche i prossimi argomenti in programma sono accattivanti e certamente i lettori sapranno apprezzarli.



LE ORIGINI, LE BARCHE E LE GENTI DEL LAGO MAGGIORE

PIERO FERROZZI

Chi si è avventurato per primo in tempi remoti sul lago Maggiore? come si è sviluppata nei secoli la navigazione? con quali scopi e con quali mezzi? prima dei battelli della Navigazione Lago Maggiore o dei motoscafisti privati, prima dei gommoni e delle barche a vela quali natanti hanno solcato le acque del Verbano?

Per lunghi anni, prima dell'avvento del motore, epica fu l'attività dei barcaioi, uomini semplici, grandi conoscitori del lago che percorrevano ogni giorno con grande fatica e, talvolta, non senza rischio, alla luce di albe terse o di tramonti infuocati, coi cuori forse inconsapevolmente colmi dell'incomparabile bellezza della linea delle montagne e della dolcezza delle rive.

Quasi nulla è rimasto a testimoniare la loro quotidiana fatica e, riprendendo le parole di un grande del Lago Maggiore Piero Chiara, ... nessuno degli uomini che condussero su e giù per il lago quelle barche lasciò memoria delle sue navigazioni che furono certamente tra le più favolose che il bacino verbanese abbia mai concesso... ai semplici cuori di quella inimmaginabile marineria.

Riporto una carrellata consapevolmente incompleta alla ricerca delle origini di quei marinai d'acqua dolce.

Le origini

La via d'acqua, in tempi in cui i tracciati stradali erano estremamente sommersi e pericolosi, era la più veloce e sicura. Le genti rivierasche erano perciò fortunate nel disporre di questa alternativa determinante per il fiorire dei commerci.

La navigazione commerciale a vela è molto antica e già dal periodo romano e poi medioevale il lago era solcato da grandi barconi a fondo piatto con un lungo timone.

Ma che informazioni abbiamo sull'origine dell'avventura umana sul lago Maggiore ?

A dire il vero non molte; rare e sporadiche sono le testimonianze che ci sono giunte.

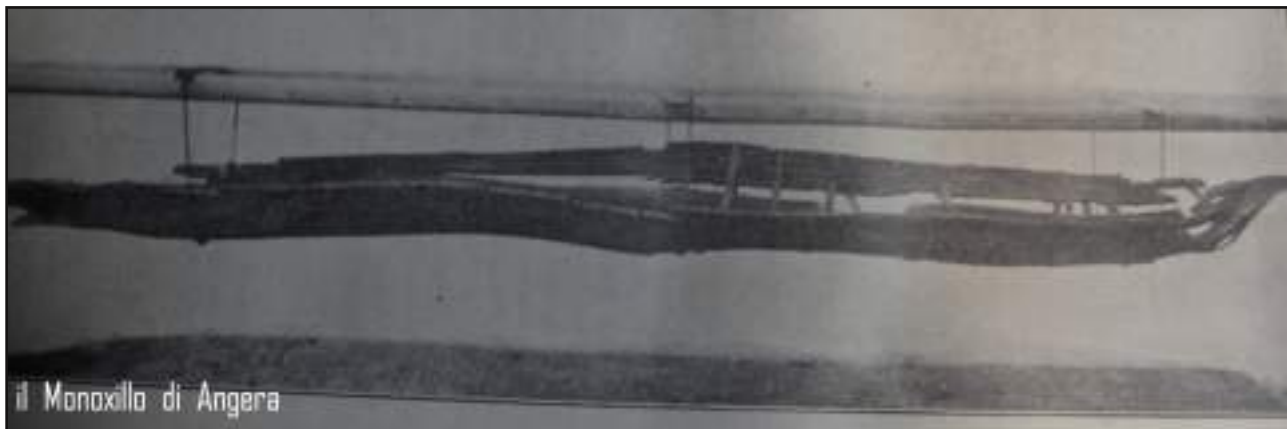
I primi segnali di insediamenti sul Verbano furono scoperti verso la metà dell'800 nella zona di Arona anzi più precisamente a Mercurago. Furono rinvenuti resti di una capanna ed oggetti in bronzo che vennero fatti risalire alla fine dell'età della pietra ed inizio dell'età del bronzo.

Qualche anno dopo anche in prossimità di Laveno furono ritrovati resti neolitici costituiti da palafitte ed utensili il legno e pietra. Altri reperti vennero rinvenuti nella zona di Locarno, mentre nessuna traccia di vita preistorica risulta nelle zone più interne alle valli il che lascia supporre che la vita primitiva si sia installata sulle rive del lago; l'aborigeno era palafitticolo e presumibilmente era dedito alla pesca ed ai traffici sull'acqua.

Ma il ritrovamento più significativo a questi effetti è quello avvenuto nel 1884 presso Angera; si tratta del "monoxillo" ovvero una piroga preistorica scavata in un sol tronco ed il nome monoxillo significa proprio questo.

Ora conservata all'Isola Bella nel palazzo Borromeo è lunga m 3,75, larga m 0,85 e con una altezza di m 0,28. Si può quindi affermare che il "monoxillo di Angera" (poi altri ne furono rinvenuti a Mercurago e Laveno) sia stato la prima barca a solcare il nostro lago. Si trattava certamente di un mezzo col quale il palafitticolo si avventurava con la pagaia a pesca.

Anche della penetrazione romana non si hanno notizie certe. Non pare, comunque, che questa possa considerarsi una conquista militare vera e propria; gli scarsi ritrovamenti "guerreschi" fanno invece pensare ad



Il monoxillo di Angera-

una convivenza pacifica tra popolazioni di diverso livello di romanizzazione dedite a traffici commerciali sul lago; dal nord, l'attuale svizzera, scendevano soprattutto legnami da scambiare con sale, terrecotte, prodotti lavorati in bronzo e ferro risalenti da sud. Resta documentazione dell'impegno dei Romani per la manutenzione dei porti di Stationa (l'attuale Angera), e del castrum dell'isola di San Vittore (odierna Isola Madre). Caduto l'Impero Romano d'Occidente la nostra regione subì varie dominazioni, passarono un po' tutti, dai Borgognoni ai Goti ed ai Longobardi. Carlo Magno divise la zona in tre parti: Seprio, Ossola e, appunto Stationa. Nel 1183 (pace di Costanza: libertà comunali) subentrò il Barbarossa a cui seguì il periodo Visconteo fino al 1447; si ricorda in questo periodo, e più precisamente nel 1413 la discesa dell'imperatore Sigismondo da Bellinzona verso Milano che avvenne per via d'acqua; le cronache ricordano che i suoi bagagli furono trasportati da "37 naviroli" (di cui non è dato sapere di più) da Magadino a Pallanza, mentre altre navi piatte trasportavano i carichi al seguito.

Le barche, la gente di lago. Il commercio, la pesca e lo svago.

La via del lago era certamente la più agevole; nel XIII secolo erano attivi il porto di Cerro sulla sponda orientale e quelli di Pallanza ed Oggebbio su quella occidentale. L'intensa attività commerciale è provata dal fatto che i vari Podestà furono costretti ad emanare tutta una serie di norme atte a regolamentare il traffico ed a mantenere in buono stato i porti e le rive. Curiosi sono alcuni passaggi tratti dagli statuti comunali di Intra, Pallanza e Vall'Intrasca del 1393:

- ... nessuno osi porre nel lago in ogni momento dell'anno, cuoi e pelli,... sotto pena di soldi imperiali 2 ogni volta che contravviene
- ... nessuno osi gettare sozzure come calcina, letame delle bestie o sangue di salassati.

che possono considerarsi tra le prime testimonianze di normativa di carattere ecologico.

In quei tempi Arona aveva due porti, uno mercantile (l'attuale Piazza del Popolo) ed uno fortificato con propensione militare voluto da Vitaliano Borromeo nel 1439.

Esistono testimonianze che fin dal 1270 l'arcivescovo Ottone Visconti si riforniva nell'alto lago di quanto necessario alla riconquista di Milano. Ci sono precise informazioni su traffici di prodotti della valle del Ticino imbarcati a Magadino e di quelli della valle Maggia imbarcati a Locarno, ma anche a Cannobio, perlopiù pellami e lana lavorata dall'Ossola, marmi di Candoglia, ferro grezzo e lavorato.

Riguardo il legname proveniente dalle selve Svizzere, mentre quello di limitate dimensioni viaggiava su barconi, i grossi tronchi viaggiavano verso sud col sistema della "flottazione": i lunghi fusti di conifere detti "borre" erano particolarmente ambiti per il mercato di Milano e Pavia e poi, lungo il Po, talvolta giungevano a Piacenza, Cremona e fino a Venezia dove si può ritenere che abbiano avuto non irrilevante importanza nella straordinaria capacità cantieristica della "Serenissima" e del suo conseguente potere navale.

I grandi tronchi venivano predisposti dai boscaioli detti "boratt" e fatti scendere verso il lago sul fondo della valle attraverso canali artificiali. Giunti al lago i tronchi, che ogni commerciante aveva segnato con la propria "marca", venivano riuniti e collegati a formare convogli galleggianti detti "zatteroni" che venivano pilotati verso sud. Verso nord viaggiavano invece essenzialmente il sale e le granaglie.

Da una cronaca del 1794 (Amoretti-Viaggio da Milano ai tre laghi) si legge :

- ... a Maccagno potrà vedersi la raffinazione del sale per la Svizzera, che da Venezia pel Po, pel Ticino e pel lago, sin qui viene portato”.



Barcone da carico di metà '800



Questa e la successiva sono ancora due belle immagini di barconi da carico di metà '800

Le imbarcazioni dell'epoca erano capaci di imbarcare fino a 50 tonnellate di merci varie quali sabbia, calce, pietre, marmi, graniti e legnami da nord a sud e di granaglie, sale, bestiame, vetri e cristalli in senso opposto.

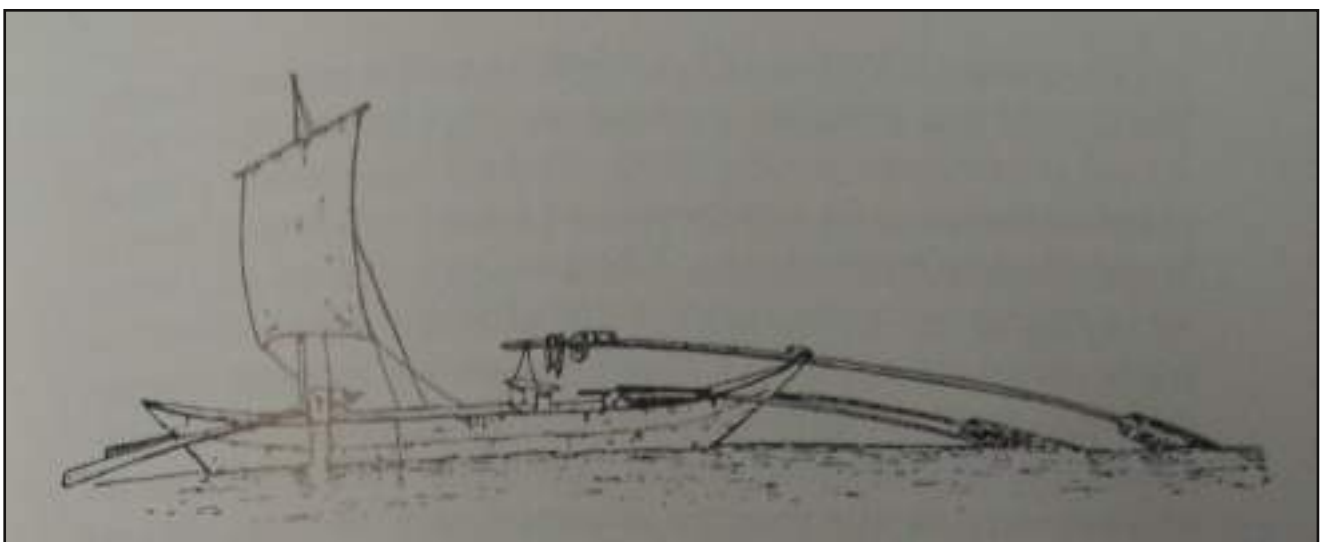
Sesto Calende ed Arona erano i due punti strategici a sud ove si trovavano i luoghi di dazio per i traffici verso Milano e Pavia mentre a nord analoghe strutture si trovavano a Magadino e Locarno.

La navigazione indigena sul Maggiore prima dell'era moderna annoverava fondamentalmente quattro tipi di barche da carico; il "Barcone" della portata di 40-50 tonnellate, la "Battella" più piccola è bassa di bordo libero capace sino a 25 tonnellate, la "Colmana" più svasata capace di 20 tonnellate e, leggera e veloce, la "Scava".



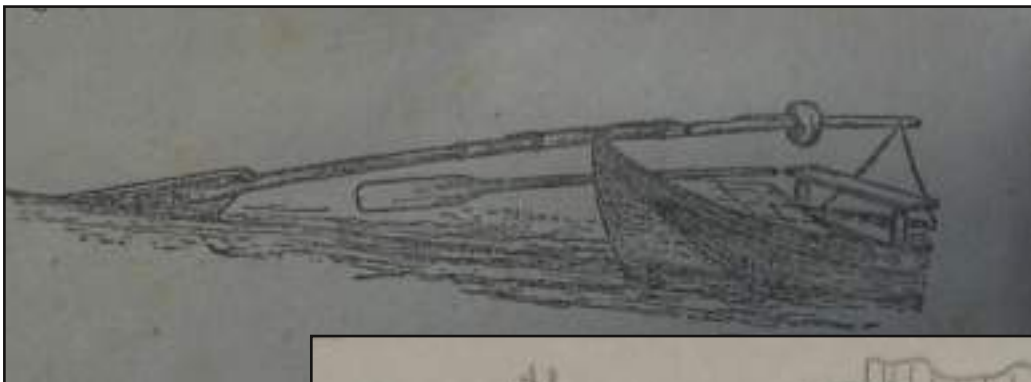
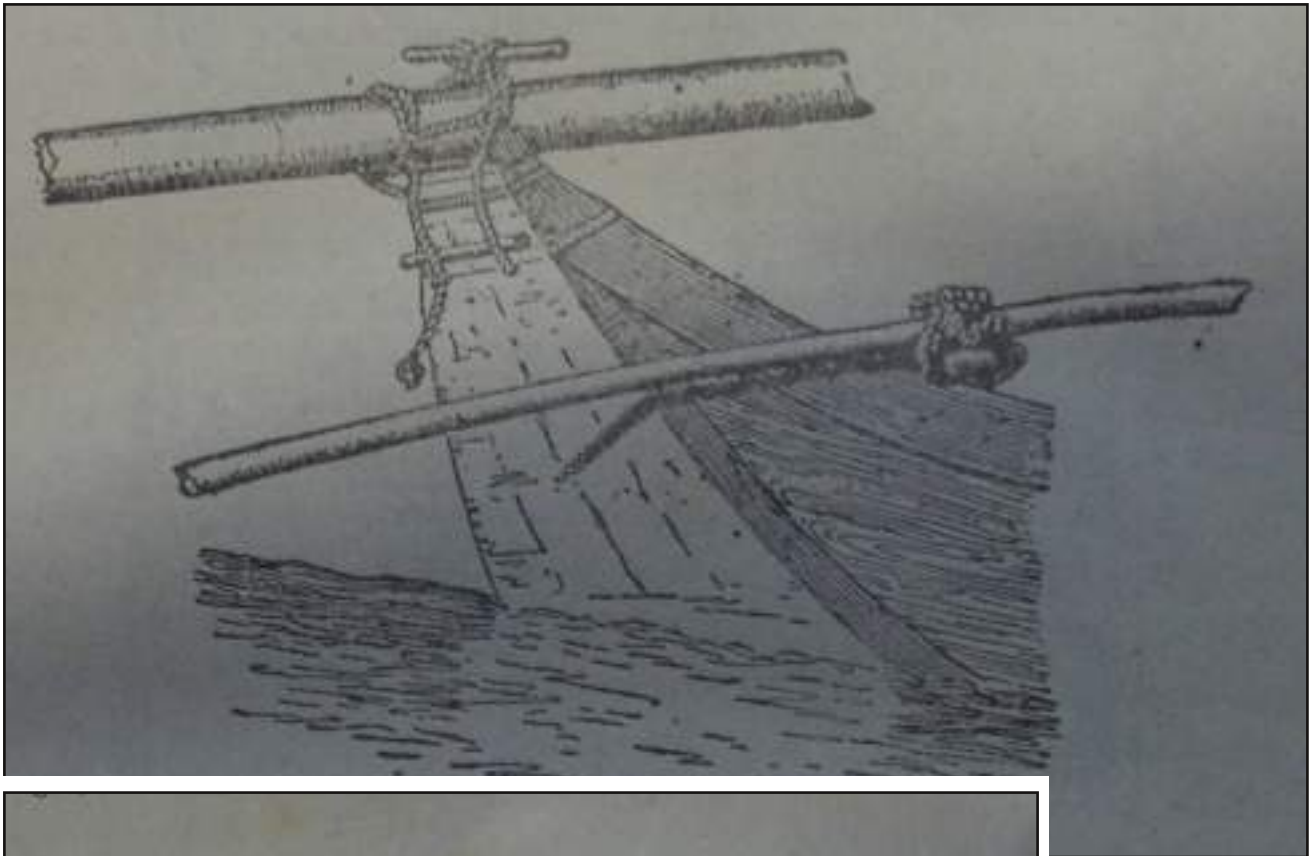
Il "Barcone", la "Batella" e la "Colmana" si assomigliavano, ed avevano la caratteristica di essere dotate di più timoni di cui il principale lungo fino a 10-15 metri ricurvo e snodato al dritto di poppa.

La lunghezza aveva lo scopo di aumentare il braccio di manovra e la curvatura di compensarne la scarsa immersione ma, ovviamente, risultava estremamente pesante da maneggiare ed allora una pietra era infilata a collare nel tratto entro bordo; bastava così che il timoniere modificasse con poco sforzo l'equilibrio per spostare il timone; primitiva soluzione per timone compensato.

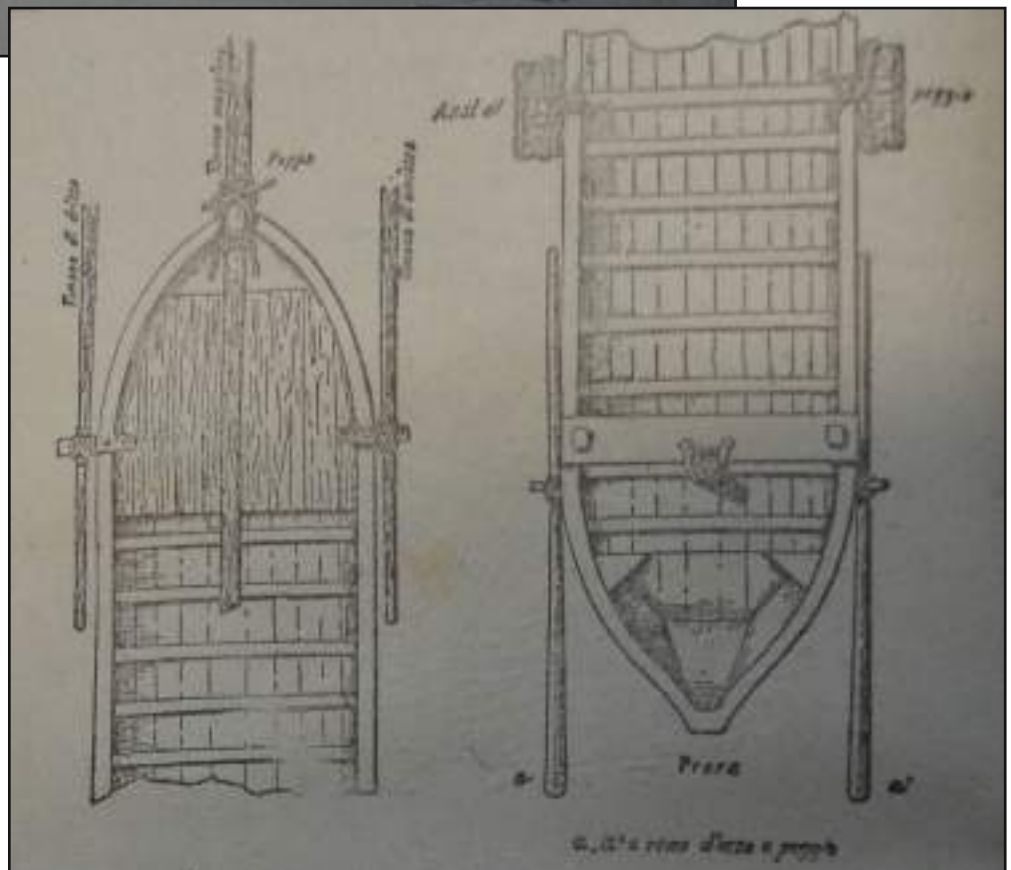


I caratteristici remi/timoni compensati con pietre ad anello

Particolare dell'inferitura dei timoni a poppa



*Remo timone con
pietra ad anello di
contrappeso*



*Piano di coperta di
barcone da carico*

Questi barconi, dotati di una vela quadra molto semplice, non potevano stringere il vento e dovevano perciò muoversi su andature portanti sfruttando i venti periodici tipici del Lago Maggiore e cioè normalmente il mattino la Tramontana da nord mentre, nel pomeriggio, si utilizzava l'Inverna, il vento da inversione termica proveniente da sud.

Perciò i lunghi percorsi erano spesso limitati alla mezza giornata di navigazione con conseguenti numerose soste che prolungavano di molto i trasferimenti.



La più snella e veloce "Scava"

Le barche più piccole e veloci dette "Scava" erano armate con vele più complesse capaci di una seppur limitata propensione alla bolina e servite da più uomini con compiti di rematori.

E' curioso osservare l'etimologia della voce dialettale "Scava" che ha derivazione greco-latina comune con "scafo" che, a sua volta, proviene da "scavare" proprio perché le prime barche (vedi il già citato *monoxillo*) erano ottenute scavando un tronco unico.

La pesca, molto attiva specialmente a centro lago, aveva i suoi mezzi molto simili a quelli che sul lago di Como erano e forse sono ancora chiamate "Lucie".

Anche il diporto, ovviamente riservato alle classi privilegiate, cominciò a far capolino verso la metà del XIX secolo. La nobiltà iniziò a muoversi sul lago per diletto sull'esempio di quanto già avveniva in Inghilterra.

Il remo e poi la vela fecero il loro esordio soprattutto a centro lago in quella che da tempo costituiva la riviera della corte Sabauda ed anche in questo il Verbano ebbe un ruolo da protagonista per la diffusione degli sport nautici nell'intero Paese.



Artistica rappresentazione di barche pescherecce sul lago Maggiore



Pescatori e barche da pesca e da carico sullo sfondo dell'Isola Bella a fine '800



La lancia della Marchesa Monteesquiou Trombetti

Questi, pertanto, erano i natanti che assicuravano i traffici, il lavoro, da pesca e, perché no, lo svago sul Lago Maggiore fin verso la metà del XIX secolo; ma la macchina a vapore era ormai pronta e, col successivo motore endotermico, avrebbe a breve rivoluzionato il modo di andar per lago.

Sui laghi del nord Italia l'introduzione del vapore era stata preceduta da una strana soluzione propulsiva che riporto non certo della sua importanza, tant'è che ebbe breve vita, ma per la

curiosità dell'idea proposta: si trattava del "battello a cavalli" detto sul lago di Como "Barca cavallina".

Proprio nel caso del lago di Como si trattava di due scafi affiancati tra i quali era piazzata una grande ruota che veniva fatta girare tramite adeguate trasmissioni da due coppie di cavalli che camminavano in tondo in coperta.

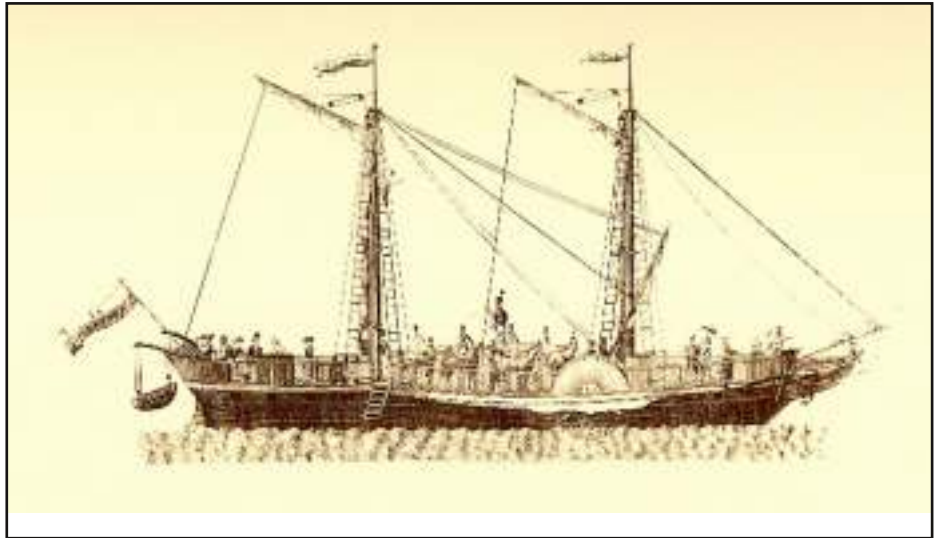
Sul lago di Garda un battello simile chiamato "L'Amico a prora" era mosso da otto cavalli e, per l'ilarità suscitata tra la gente dall'insolito meccanismo di trasmissione del moto, fu soprannominato "il Manubrio".

Sul Maggiore nel 1823 fu varato l'Ipposcafo "San Carlo" che prendeva il movimento da dieci cavalli che giravano in tondo attorno ad un argano in coperta.

Questi mezzi lenti e pesanti si annunciavano da lontano sul lago per il frastuono prodotto dallo scalpiccio dei cavalli in coperta, dalle grida di incitamento e dagli schiocchi di frusta dei conducenti. Non ebbero molta fortuna anche perché, quando il lago era mosso, era un problema far mantenere l'equilibrio agli equini e poi, come detto, in quegli anni il vapore ormai era pronto e ben presto avrebbe rivoluzionato il modo di andar per lago; grazie ad esso e quindi alla propulsione meccanica il navigante ebbe finalmente la possibilità di affrancarsi dalla volubilità degli elementi e decidere, a meno di condizioni estreme, quando partire e che percorso effettuare.

Ciò consentì, tra l'altro, l'introduzione della navigazione di linea che, per definizione, è un vero proprio contratto tra il viaggiatore, che pagando un biglietto ha diritto al trasporto nei modi prestabiliti, ed il vettore che ebbe finalmente la possibilità di rispettare coi tempi e con la certezza di approdi, i termini di tale contratto.

Anche in questo il lago Maggiore ebbe un ruolo pionieristico; primo tra i laghi italiani istituì la Navigazione di linea e vanta ancora oggi il record di longevità per battello a vapore ed a ruote.



L'ipposcafo L'Amico a prora detto il Manubrio



Il P/fo Piemonte oggi

Il Piroscavo "Piemonte" a vapore ed a ruote della Navigazione Lago Maggiore perfettamente funzionante conserva tuttora le caratteristiche originali; varato nel 1904 col nome "Regina Madre", passata di moda la monarchia, nel dopoguerra fu ribattezzato "Piemonte".

E' il più antico mezzo a vapore ancora attivo d'Italia dopo il rimorchiatore Pietro Micca e, per numerose particolarità, unico al mondo.

Ancora oggi, in occasioni particolari, lo si può ammirare scivolare silenzioso e leggero come un bianco cigno sulle azzurre acque del lago.

RITAGLI DI STORIA

Esattamente 200 anni fa, nel 1818, scendeva in mare a Napoli il "Ferdinando I", la prima nave a vapore nel Mediterraneo. Un evento storico di grande portata sia sotto l'innovativo profilo tecnico-industriale, sia sotto quello imprenditoriale del quale Napoli dovrebbe andar fiera. L'amico Claudio Ressmann, che gratifica costantemente della sua attenzione il Notiziario, con lo stile che lo contraddistingue e con la dovizia di particolari frutto delle sue accurate ricerche, ricostruisce magistralmente l'evento.

(da "Lega Navale" maggio-giugno 2014)



IN OCCASIONE DEL DUECENTENARIO

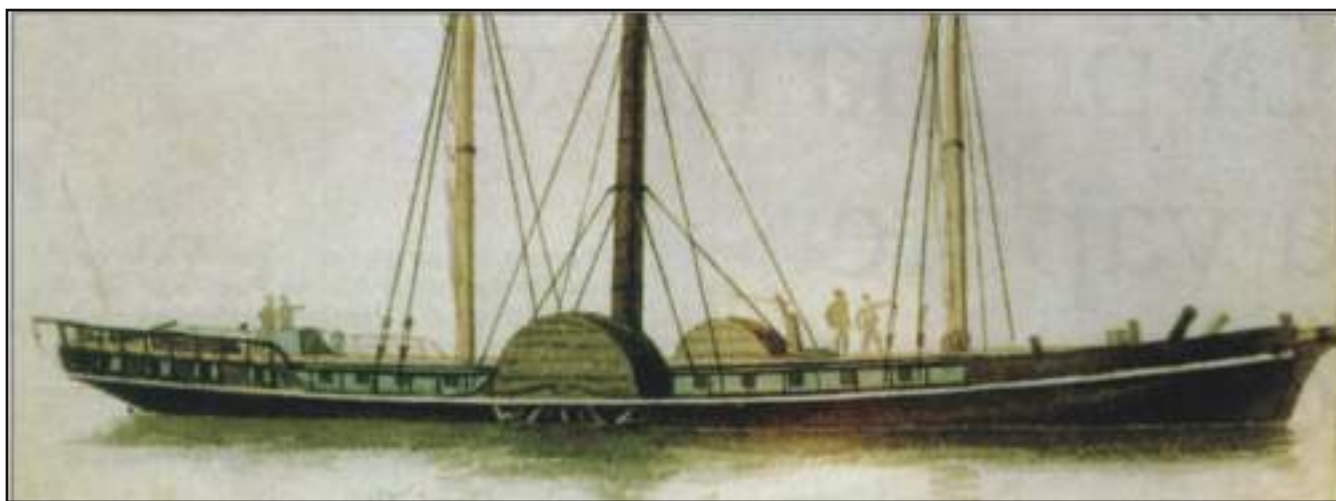
LA PRIMA NAVE A VAPORE DEL MEDITERRANEO

Quando era al Sud che si stabilivano i record

CLAUDIO RESSMANN

Le molteplici e talvolta ingiuste critiche rivolte dagli storici ai Borbone per la loro gestione del territorio, hanno relegato in secondo piano nell'immaginario collettivo i primati (se ne contano oltre 40) conseguiti dal Regno delle Due Sicilie nel XVIII e XIX secolo, in campo sia sociale sia economico-industriale.

Tra i primi basterà ricordare l'assegnazione delle prime case popolari (San Leucio - 1789) e l'istituzione di assistenza sanitaria gratuita (San Leucio - 1790), tra i secondi il ponte sospeso in ferro sul Garigliano (1832), la ferrovia Napoli-Portici (1839), l'installazione del telegrafo elettrico (1852).



Il "Ferdinando I" a Marsiglia nel 1818, acquarello di A. Roux conservato presso il Museo della Camera di Commercio di Marsiglia. (foto di Claudio Romano)

UNA LODEVOLE INIZIATIVA

Salito nel 1816 al trono del nuovo Stato, Ferdinando di Borbone, nonostante sia stato condannato dalla storiografia più diffusa per la sua indolenza e per i suoi atteggiamenti quanto meno poco regali, affrontò subito con insolita energia, un annoso e irrisolto problema: la difficoltà delle comunicazioni. In realtà le strade del Regno scarseggiavano ed erano mal tenute e insicure, mentre i collegamenti via mare risultavano lenti e inaffidabili.

Il Sovrano pertanto si interessò ad un nuovo e rivoluzionario sistema di trasporto marittimo con navi dotate di "trombe di fuoco" ed invitò a Napoli il capitano Pietro Andriel, un tecnico francese che in Francia le aveva sperimentate sulla Senna e in mare aperto.

Gli argomenti sostenuti del capitano Andriel dovettero essere del tutto convincenti perché Ferdinando I, già il 17 gennaio 1817, gli concedeva una precisa privativa: "E' accordato a Pietro Andriel, nativo di Montpellier, il privilegio di privata della durata di 15 anni per la navigazione accelerata a mezzo di trombe a fuoco, detta navigazione a vapore, nelle acque che bagnano il litorale e i fiumi del nostro Regno delle Due Sicilie, qualunque sia

il sistema di costruzione delle dette trombe",

Sorse così, finanziata da membri dell'aristocrazia e del mondo economico partenopeo, la "Compagnia privilegiata per l'introduzione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie", con sede al numero 32 del vico Concezione a Toledo, che commissionò per la somma di 5780 ducati al cantiere Filosa, ubicato nei pressi del Forte Vigliena, la costruzione di una unità lunga fuoritutto 38,80 m e larga al massimo 6,15 nel cui scafo sarebbe stato installato, a cura di una ditta inglese, il nuovo e rivoluzionario apparato di propulsione costituito da due caldaie lunghe ciascuna sei metri e da una macchina da 45 cavalli di potenza collegata a due ruote laterali del diametro di 3.60 m, ciascuna munita di otto pale lunghe 1,20 m e larghe 40 centimetri.

L'alberatura era a brigantino a palo con un fumaiolo alto e sottile. A poppa furono realizzati 16 camerini per "passeggeri di distinzione", mentre a prora era disponibile un locale comune con una cinquantina di posti a sedere. Sul ponte c'era spazio sufficiente per imbarcare due o anche tre carrozze.

Denominata *Ferdinando I*, la nave scese in mare il 24 giugno 1818 e fu affidata, come per contratto, ad un ufficiale della Marina Militare, il primo alfiere di vascello, don Giuseppe Libetta, all'epoca prossimo alla promozione a luogotenente. Si trattava di un ufficiale di pieno affidamento, che tra l'altro, appena sedicenne, il 27 giugno 1809, aveva preso parte con onore alla battaglia contro una nave inglese, a bordo della fregata *Cerere*, comandata da Giuseppe Bausan ("sotto gli occhi della madre - come precisa una cronaca dell'epoca - che aveva seguito lo svolgimento dello scontro dal balcone di casa").

Da notare che durante l'imbarco sul *Ferdinando I*, sia lui sia il suo secondo, il luogotenente Andrea De Martino, sarebbero stati considerati dalla Marina Regia in "licenza straordinaria senza assegni".

IL PRIMO VIAGGIO FINO A MARSIGLIA

Durante i mesi estivi vennero effettuate felicemente le prove in mare di questa nave singolare, apparentemente a tre alberi (ma in realtà il lungo fumaiolo da cui uscivano dense colonne di fumo era uno solo) che i napoletani con la consueta arguzia battezzarono "O Serpentone", per cui venne programmato per la fine di settembre l'inizio dell'attività commerciale.

Con grande solennità, salutato dalla banda della Marina, il 27 settembre, il *Ferdinando I* mollò gli ormeggi da quello che è oggi il molo Beverello, alla volta di Genova, con sosta intermedia a Livorno, recando a bordo tre temerari passeggeri e 11 persone d'equipaggio, compreso il sig. Adolfo Wolff, incaricato dalla società armatrice "Pietro Andriel & C." di svolgere le pratiche amministrative della spedizione e al tempo stesso di assumere, a bordo, le funzioni di direttore di macchina.

Salvo qualche imprevisto, le cose non andarono male, come risulta dal giornale di bordo: "Salpammo da Napoli alle ore cinque, malgrado il vento contrario. Alle 7 eravamo al traverso del faro di Procida ed ivi essendo passato il vento ad ESE la nave provò violente scosse e si dovette fare uso di una sola ruota. Alle 6 di sera eravamo nei paraggi di capo Circello (Circeo), ma il tempo procelloso ci obbligò a riprendere il largo e rivolgere la prora all'isola di Ponza. Nella notte, essendosi stabilito il vento da SE dirigemmo a Fiumicino dove si giunse a mezzogiorno. Colà vedemmo venire incontro talune barche quasi in soccorso perché i marinari di esse ingannati dal fumo che esalava la macchina a vapore, e dall'essere noi privi di vele, dubitavano di qualche incendio". Confortato dal successo di questa prima navigazione operativa, capitano Libetta accarezzò il sogno di arrivare fino al Porto Grande di Ripetta, a Roma (l'evento avrebbe avuto, diremmo oggi, un impatto mediatico formidabile!), ma le scarse informazioni in suo possesso riguardanti le condizioni di navigabilità del Tevere gli suggerirono la massima prudenza, facendosi precedere da una barca di esperti pescatori. L'esperimento ebbe un



Ferdinando I (1751-1825) olio su tela di G. Maldavelli Museo di Capodimonte a Napoli

esito disastroso.

"Si prese una delle suddette barche per guidare e ci arrischiammo ad entrare nella foce del Tevere ma non essendovi bastante profondità di acqua, ci trovammo in così difficile situazione che senza la sorprendente forza della macchina a vapore non sarebbe stato facile uscirne". Prudentemente, il Libetta preferì rinunciare al suo sogno e riprendere la rotta.

"Erano le 10 di sera quando arrivammo a Civitavecchia e tutta la notte si rimase a bordeggiare davanti a Capo Linaro in attesa del giorno. Allo spuntar del sole ripartimmo per Monte Argentario. In quest'ultimo luogo avvenne che uno dei nostri marinari non bene istruito nel gittare il carbone dentro il fornello, danneggiò la caldaia. Questo accidente ci costrinse a fermarci qualche ora a Porto Ercole da dove partimmo il 4 ottobre a mezzogiorno. La mattina seguente alle ore 9.30 eravamo in rada a Livorno".

Il 13 ottobre alle 22 il *Ferdinando I* salpava alla volta di Genova dove ormeggiava la sera dell'indomani. Come era prevedibile, il suo arrivo suscitò un grande interesse negli ambienti armatoriali e commerciali e la nave venne visitata da personalità di spicco, come l'ambasciatore di Francia a Torino e l'ammiraglio Giorgio Andrea Des Geneys, della Marina sarda, accompagnati dalle consorti che "non disdegnarono insieme ad altre nobili dame di scendere nel locale caldaia", come annotò un cronista genovese ammirato da tanto ardire. A don Libetta, oggetto delle generali congratulazioni, furono concesse, tra l'altro, dagli assicuratori, vantaggiosissime condizioni per le merci trasportate.

Il corrispondente de "Il Conciliatore" di Milano così scriveva sul numero del 1° novembre:

"L'altro ieri il bastimento a vapore "Ferdinando I", della portata di 260 tonnellate, condotto dal sig. Wolff fece una prima sortita da questo porto, e ieri una seconda. Egli traghettava da Napoli a Livorno in 56 ore. Il bastimento è lungo 126 piedi e largo 28; la sua costruzione però può essere ancora perfezionata (sic!). Vi si trovano due alberi da porvi la vela all'opportunità, cosa ottima onde profittare del vento favorevole, risparmiando il combustibile per andare con le ruote a remi. Evvi una stanza per passeggeri, capace di una cinquantina di persone; e possono più di 200 individui rimanere sopra la coperta. Oltre a ciò 60 tonnellate in circa di mercanzia vi possono essere trasportate".

L'anonimo giornalista, desiderando offrire ai lettori degli elementi tecnici più completi, si assunse a questo punto il non facile compito di spiegare il funzionamento del rivoluzionario meccanismo.

"La macchina di propulsione è della forza di 42 cavalli. Le fusioni di tutti i pezzi sono state fatte in Inghilterra e sono perfette. Questa macchina è composta da due focolai posti lateralmente, con sopra due grandi caldaie lunghe 24 piedi circa, dalle quali il vapore si porta sotto i due stantuffi rispettivamente agli assi delle due grandi ruote a remi. Le caldaie per un terzo sono riscaldate dal focolare e due terzi dal fumo che vi gira per entro. Il movimento loro uniforme rende uniforme e dolcissimo quello del bastimento, Una valvola di sicurezza difende la macchina da qualunque accidente in caso che il vapore fosse eccessivo". Poi il lettore, frastornato da tanto tecnicismo, ma rassicurato dall'esistenza di una misteriosa quanto salvifica "valvola", poteva finalmente passare alla più distensiva cronaca dell'uscita in mare:

"Domenica 26 partimmo a un'ora pomeridiana verso Sestri, riva di ponente, con vento di terra forte e favorevole. Il bastimento percorse 5 miglia all'ora nell'andare e altrettante nel venire, quantunque al ritorno il vento fosse in gran parte contrario. L'ondulazione era così leggera che nessuna delle persone a bordo, e vi erano anche molte dame, soffersero punto. Il giorno seguente sortimmo la medesima ora: Soffiava il vento egualmente forte di tramontana e il sig. Wolff diresse il bastimento verso il Lazzaretto, riva di levante, onde nel tornare indietro mostrare quanto fosse indifferente il battere contro vento. Le caldaie, già riscaldate (sic!) dalla corsa del giorno precedente, resero più attivo il moto delle ruote e in tal giorno, tanto nell'andata che nel ritorno si fecero più di cinque miglia e mezzo all'ora. Si girò con la massima facilità entro il porto e si fece vedere a fermare le ruote a volontà. Eransi a bordo nel secondo giorno più di 150 persone; il governatore, il duca Dalberg, quasi tutti i consoli esteri, la principale nobiltà e molti de' primi negozianti. Ognuno ne rimase infinitamente soddisfatto".

LA SOSTA A MARSIGLIA

Il mattino del 30 ottobre don Libetta passava le consegne all'alfiere Andrea De Martino al termine del previsto periodo di comando. Per l'occasione il "Giornale del Regno delle Due Sicilie" scriveva: "il signor Libetta, il quale fu incaricato di dirigere questo primo viaggio e di istruire la marineria su questa specie di navigazione, ha, coi suoi lumi, colla sua attività e col suo zelo pienamente corrisposto all'oggetto della sua missione ed ha concorso a

sciogliere il problema sull'utilità che dai bastimenti a vapore può trarsi nei mari dei pari che nei fiumi".

La sera stessa del 30 ottobre, il *Ferdinando I* salpava alla volta di Marsiglia dove si ormeggiava all'alba del 4 novembre dopo una navigazione regolare, durante la quale aveva tratto in salvo l'equipaggio di un veliero carico di legname in procinto di affondare per una falla.

Anche nel porto francese le accoglienze furono calorose "étant le premier navire de ce genre qu'on ait ancor vu a Marseille"; un artista locale, tale A. Roux (della famosa famiglia di pittori di marina), volle celebrare dal canto suo lo storico evento, dipingendo un acquarello, ora nel Museo della Camera di Commercio della città, una delle rare immagini della nave a noi pervenute.

La successiva vita operativa del *Ferdinando I* non fu tra le più felici: continue avarie alle macchine condizionarono la riuscita dei viaggi tra Napoli e Genova, per cui la gestione commerciale fu del tutto passiva, tanto che il 19 dicembre 1819 gli armatori decisero di cessare l'attività.

Così, la nave, che si trovava a Marsiglia al comando dell'alfiere Giuseppe Mancuso, fu fatta rientrare in sede, Il trasferimento fu a dir poco avventuroso, poiché al traverso di Portovenere le macchine si fermarono irrimediabilmente, per cui i pochi passeggeri furono trasbordati a Lerici e fatti proseguire con altri mezzi.

Dopo una lunga sosta a Genova per le complesse e costose riparazioni, effettuate anche con pezzi di ricambio spediti dalla Gran Bretagna, il *Ferdinando I* continuò il suo viaggio, ma in seguito ad ulteriori avarie ed incidenti, soltanto l'8 maggio poté raggiungere Napoli dove fu posto in disarmo e, qualche mese più tardi, demolito.

UNA VIA GIÀ TRACCIATA

Si concludeva in tal modo poco felicemente il primo tentativo di creare un servizio regolare di piroscafi nel Mediterraneo. L'esperienza aveva però dimostrato che, impiegando macchine a vapore più perfezionate ed affidabili, i collegamenti marittimi con la capitale del Regno sarebbero stati non solo possibili ma addirittura indispensabili.

Tale prospettiva era allettante anche dal punto di vista commerciale, per cui, già nel 1823, venne costituita, sempre a Napoli, una società in accomandita, denominata Amministrazione Privilegiata dei Pacchetti a Vapore del Regno delle Due Sicilie, che l'anno successivo acquistava in Inghilterra il *Reai Ferdinando*: una nave a tre alberi costruita a Glasgow, munita di due macchine a vapore della potenza ciascuna di 75 cavalli, della portata di 250 tonnellate, capace di trasportare 200 passeggeri: quelli di prima classe in un salone poppiero, adibito anche a sala da pranzo, e gli altri in un locale a prora e sul ponte.

Il *Real Ferdinando* giunse a Napoli il 14 giugno 1824 e diede inizio, sei giorni più tardi, al collegamento di linea con Palermo.



Se è doveroso celebrare il *Ferdinando I*, entrato a pieno titolo nel Guinness dei Primati, è altrettanto doveroso ricordare la figura del suo primo comandante, per le sue numerose benemerite marine e, soprattutto, politiche.

Don Giuseppe Libetta, conclusa la parentesi mercantile, rientrò "nel regio servizio" nel 1820. Pubblicò tra l'altro una apprezzata traduzione dall'inglese del *Pilota pratico del Mediterraneo*, edita in tre volumi a cura dell'Accademia di Marina e utilizzata come libro di testo. Nominato nel 1820 vice-comandante di una divisione della flotta napoletana, cadde però presto in disgrazia. Infatti, due anni più tardi, e precisamente il 30 luglio 1822, in seguito alla denuncia di un cappellano militare, insieme ad altri ufficiali, veniva destituito per "sentimenti liberali": colpevole di avere spiegato pubblicamente le caratteristiche di un regime liberale!

Su certi argomenti, i Borbone erano davvero intransigenti.

Nominato in seguito deputato per la Capitanata, si dedicò attivamente alla vita politica, prodigandosi in particolare per il miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni del Gargano, dove volle essere sepolto.

Morì nel 1855 all'età di 62 anni e la sua tomba è nella Chiesa parrocchiale di Peschici.

OMAGGIO AL CANOTTAGGIO . . . E AI CANOTTIERI

QUANDO LO SPORT E' UNA MALATTIA EREDITARIA

Tra le finalità del nostro Notiziario vi è quella di dare spazio agli avvenimenti che riguardano il mare; e tra questi certamente non possiamo dimenticare ciò che accade in casa Canottaggio. Un avvenimento quasi unico negli annali del Canottaggio partenopeo: il conferimento della medaglia, massimo riconoscimento della Federazione Italiana Canottaggio, ad una persona che ha mangiato pane e “remi” fin dalla sua età più giovanile. Ci riportiamo al 1972 quando vinse a Chiusi il Campionato Italiano nel quattro Iole giallorosso della Canottieri Napoli e, da allora, alla sua attività di dirigente nel campo del remo in ogni grado e specialità . Stiamo parlando di Antonio Castaldo (per gli amici e per la Federazione “Nino”) che è noto in tutti gli ambienti mondiali del Canottaggio per l’amicizia e la familiarità di cui gode tra gli appassionati come lui. Nella sua vita ha tre amori: il lavoro nel mondo assicurativo che gli permette l’ossigeno per poter seguire lo Sport da lui amato, il Canottaggio, e la Famiglia alla quale dedica il suo tempo libero coniugando nello stesso tempo l’amore per lo Sport che è riuscito ad inculcare al figlio Matteo. Non possiamo tacere come Matteo ha saputo battere le orme paterne e, da buon figlio....., riuscire a superarlo. Pochi atleti come Matteo, scoperto dal Presidente Pippo Dalla Vecchia, tesserato dal Reale Circolo Canottieri Savoia di Napoli ed allenato personalmente dal mago Andrea Coppola, posseggono un palmares così pieno di vittorie: da junior Campione Italiano nel Singolo, numerose volte Campione Italiano ed Europeo nel Due senza e nel Quattro senza di punta, Campione del Mondo nel 2015 nel Quattro senza senior e due volte Vice Campione del Mondo sempre nel Quattro senza sia nel 2017 e nel 2018 (quest’ultima volta secondo soltanto per un quarto di secondo dagli Australiani), Medaglia di Bronzo alle Olimpiadi di Rio de Janeiro nel 2016 ancora nel quattro senza . Dice un proverbio che la buona pianta da buoni frutti, e mai come in questo caso il proverbio si addice alla lettera. Tornando a Nino ci piace ricordare che, tra un Campionato e l’altro, è diventato nonno per ben due volte avendogli Matteo, con la moglie Franci anche lei patita per il Canottaggio, regalato una nipotina di nome Laura (come la sua indimenticabile bisnonna, moglie del velico Carlo) ed un nipotino, Fabrizio, di appena quattro mesi il quale per la sua lunghezza ed il suo sguardo acuto sembra aver ereditato il DNA del padre canottiere. I programmi per il suo futuro vanno già avanti da un pezzo! Auguri e.....se son fiori fioriranno!!!! (la Redazione)



Il padre Nino Castaldo (primo da sinistra).



Il figlio Matteo Castaldo



Medaglia FIC. Matteo con il nonno velico Carlo Rolandi. 3M ai vertici: Mattarella, Malagò e Matteo. Nino Castaldo, benemerito dello sport del remo premiato dal Presidente FIC Peppe Abbagnale durante la “festa del canottaggio” che si è svolta recentemente presso il CRV ITALIA.

LA STORIA DELLO SPORT VELICO . . . IN MOSTRA

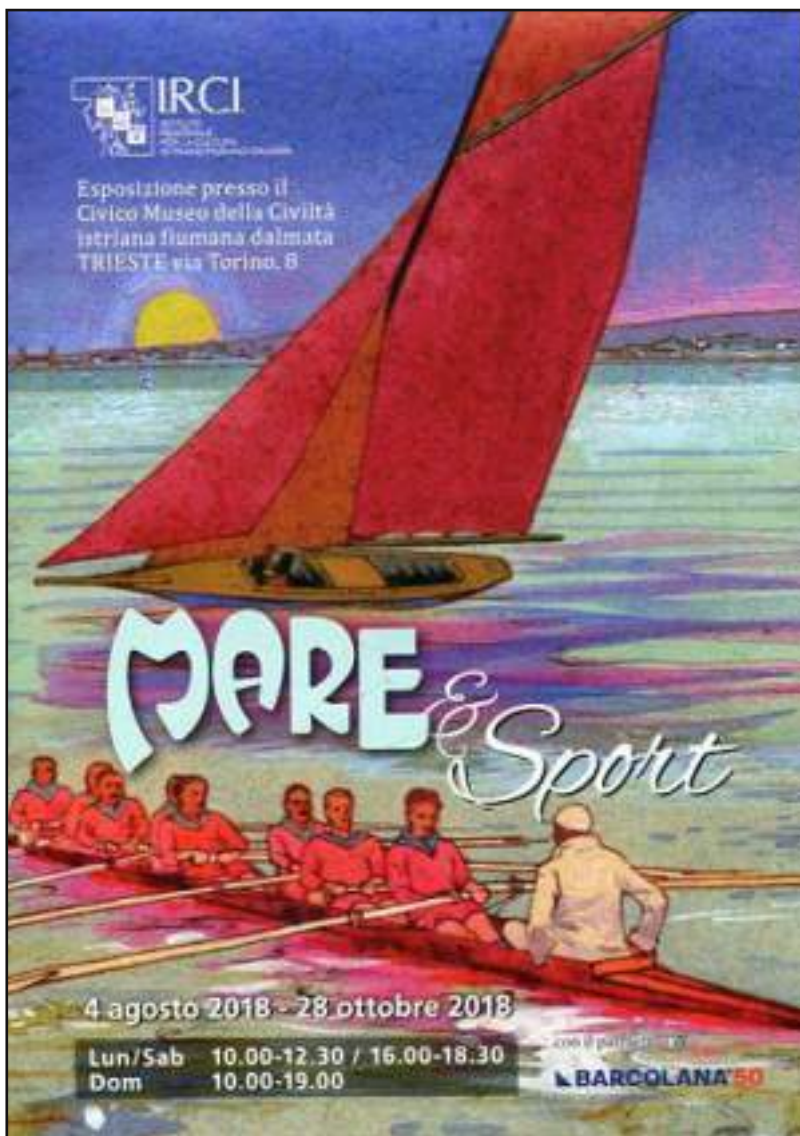
Giungono finalmente decisi segnali sul culto della storia dello sport e di quello velico in particolare. Segnali che bisogna saper cogliere perché rimarcano l'importanza di documentare, salvaguardare e tramandare gli eventi, gli uomini e le grandi imprese italiane nelle vicende sportive che non siano soltanto Calcio e Ciclismo. Recentemente due significative mostre sono state allestite, la prima a Genova e l'altra a Trieste che è ancora visitabile. Il Notiziario, che crede e si batte per il diffondersi di queste manifestazioni ben volentieri ne da notizia. Grazie all'amico Antonio Tommasi che da Trieste ci ha informati.

MARE E SPORT (Trieste 4 agosto/ 28 Ottobre 2018, poi prorogata)

A Trieste, presso l'Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata (IRCI) una mostra intitolata "Mare e Sport". Si tratta di una mostra dedicata agli sport del mare in Venezia Giulia e Istria che ha l'intento di ripercorrere la nascita, lo sviluppo, la storia e i risultati conseguiti dalle associazioni che praticavano gli sport legati al mare dalla seconda metà del '800 agli anni '50 del secolo scorso.

L'esposizione comprende fotografie e cimeli d'epoca come diplomi, pergamene, trofei e stendardi ma anche il canotto "Armando Diaz" della S.N. Pullino di Isola, vincitore nel "4 con" alle olimpiadi di Amsterdam nel 1928. Il materiale esposto proveniente dagli archivi dell'IRCI, dalla società sportive e da collezioni private è riprodotto in un ampio e prezioso catalogo. Bellissima la locandina (foto) e bellissime le parole che l'accompagnano:

"Abbiamo cercato, come attraverso lampi d'estate, di offrire scorci di vita, attimi di luce, ricordi antichi per profumi eterni . . . solo (solo?) per tentare di mostrare, in un colpo secco, lo STORT del MARE nelle nostre terre.



Guardando all'eroico secolo che cambiò il mondo, l'Ottocento, e correndo poi agli '20, '30 del Novecento, fortunati e ricchi di imprese superlative, olimpiche, internazionali dei nostri atleti. Giocare con i loro nomi, con i volti, sbiaditi così spesso nelle memorie, ma tanto nitidi nelle fotografie che mani che vedono lontano hanno saputo conservare.

Eroi del canottaggio, assi della vela e poi non solo . . . non solo nuoto.

. . . E poi? . . . e poi basta. Perché mille e mille ne avremmo da dire e non diremmo di tutti. Guardiamoli in catalogo, guardiamoli in mostra. E, appunto non sono tutti. Ma sono nostri eroi, qui per ricordare anche quelli di cui ci siamo dimenticato. Grazie Campioni. (Piero Delbello)



BAGLIETTO UN SOGNO SUL MARE

Una mostra sulla storia dei Cantieri Baglietto dal 1860 al 1983

(Genova, 7 aprile/1 maggio 2018)



Per fare un paragone, con un piede per terra e uno in mare, diciamo che Baglietto sta alle barche come Ferrari sta alle auto. Dal fondatore Pietro (1841-1911) ai figli Bernardo (1883-1977) e Vincenzo Vittorio (1891-1978) e poi ai nipoti Pietro (1923-2007) e Giampiero (1925-1985) per più di un secolo tre generazioni Baglietto si sono alternate alla conduzione di quello che è stato un cantiere leggendario che ha fornito le sue ricercatissime barche ai più bei nomi del Novecento, da D'Annunzio a Puccini, da Virginia Hèriot al re di Spagna Alfonso XIII, da Trossi a Rossi di Montelera, da Bruzzo, Spinola e Agnelli all'Aga Khan e Ranieri di Monaco . . . compresa la parentesi bellica della Prima Guerra Mondiale che ha visto il marchio Baglietto spaziare sul mare con i famosi MAS e in cielo con gli idrovolanti leggeri.

Un patrimonio storico inestimabile che rischiava di andare definitivamente perduto se proprio un'esponente della quarta generazione Baglietto, Emanuela affermato architetto da trenta anni nello studio di Renzo Piano, non si fosse accorta che quella della sua famiglia d'origine è "una storia che merita di essere raccontata". E così, travasando nell'impresa tutto il suo DNA e tutta la sua professionalità, è nata l'idea di una mostra espositiva che con fotografie storiche, disegni nautici e modellini d'epoca documenta i 130 anni della storia del cantiere di Varazze.

La mostra inaugurata presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giacomo a Genova ha avuto un successo straordinario di pubblico e mediatico. Un ricco catalogo della mostra, con la presentazione di Renzo Piano, raccoglie in sedici capitoli le immagini esposte. Il progetto dell'allestimento, realizzato in collaborazione con l'arch. Matteo Orlandi, è costituito da una leggera struttura modulare in legno e può essere allestito nuovamente in spazi e luoghi diversi. L'auspicio per chi ha messo nell'impresa tanto amore e tanta passione è quello di poter vedere la mostra in tutta Italia e soprattutto nelle città che dopo Genova si vantano di essere capitali della cultura del mare.



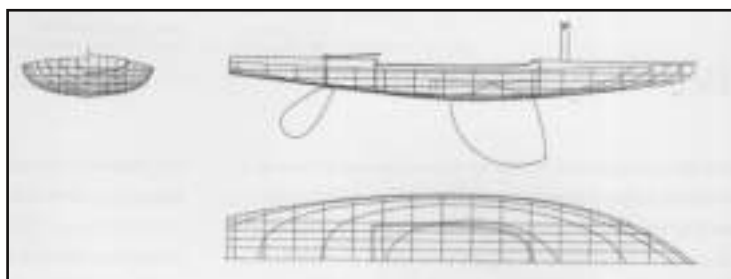
Copertina del catalogo.



Pietro Baglietto il fondatore e la Star "Polluce" costruita per la Marina Militare.



Bernardo e Vincenzo Vittorio Baglietto con il re di Spagna Alfonso XIII.



Piani di costruzione di "Teresita" yacht da una tonn.

MAGICA VELA



“Bona”, 8m S.I., costruzione Baglietto del 1934, negli annali della vela italiana è il più famoso yacht, l'unico vincitore della “Coppa d’Italia” (1937) e della “Coppa di Francia” (1938). Foto Pancani su “Genoa Jib” 1987.