



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

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 VIII - N° 78

NOTIZIARIO ON-LINE

Febbraio 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • I gozzi di Acquamorta | pag. 20 |
| • Barcellona-Livorno sul <i>Vespucci</i> | pag. 2 | • A bordo della petroliera <i>Amalfi</i> | pag. 27 |
| • <i>Illyria</i> , terzo yacht americano | pag. 4 | • Libri in vetrina | pag. 33 |
| • Archivio Carbone | pag. 12 | • Ricordo di Jeff Martin | pag. 35 |
| • Gli Aliscafi una gloria tutta nostra | pag. 14 | • Ex Voto | pag. 36 |

EDITORIALE



Con soddisfazione comunichiamo ai nostri lettori che il "Centro Studi" ha iniziato brillantemente il nuovo anno. Tra la fine del 2018 e gli inizi del 2019 il patrimonio della nostra biblioteca si è notevolmente incrementato grazie ad alcune straordinarie e consistenti donazioni da Napoli, Roma e Procida in aggiunta agli invii ordinari ricevuti da Genova, Trieste, La Spezia e Messina. Un'importante convenzione di collaborazione formativa sta per essere conclusa tra il CSTN e l'Università L'Orientale di Napoli mentre proprio in questi giorni si è realizzata un'iniziativa editoriale del CSTN con la pubblicazione di un elegante volumetto dedicato al racconto "A vela con il Comandante Straulino" di Massimo Minervini già oggetto di un numero speciale del Notiziario CSTN (agosto 2018).

Leslie Arthur Wilcox (104-1982) The great Atlantic yacht race from New York to Cowes. December 1866. (Collezione di Beppe Croce, sezione permanente al Museo Galata di Genova)

Hanno collaborato: **Giancarlo Basile, Franco Belloni, Rita Cramer Giannini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Piero Ferrozzi, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Admeto Verde**

Giancarlo Basile, uno dei grandi timonieri con le stellette che ha regatato in giro per gli oceani con le barche della nostra Marina Militare, è sempre molto legato al Notiziario del quale è prezioso collaboratore e si preoccupa di non farci mancare i ricordi delle sue esperienze marinare. Ormai lasciata la Marina Militare per l'incarico di pilota in Alitalia lo troviamo ospite d'onore sul Vespucci per una traversata in Mediterraneo con passaggio a vela delle Bocche di Bonifacio: una cavalcata emozionante che merita di essere raccontata. Grazie Giancarlo.



Da Barcellona a Livorno sul Vespucci

GIANCARLO BASILE

Nel Giugno 1991 ricevetti una telefonata dal Comandante del *Vespucci*, il Capitano di Vascello Mario Tumiatì, mentre era per mare nella fase finale della precrociera che la nave compie regolarmente con i nocchieri in primavera, prima dell'imbarco degli allievi dell'Accademia Navale al termine degli esami di fine anno accademico. Mi invitava a bordo per la tratta finale, da Barcellona a Livorno. Da Guardiamarina Mario Tumiatì era stato l'Ufficiale di Rotta della *Stella Polare*, della quale nel 1968 avevo avuto la fortuna di essere il comandante durante la seconda crociera di addestramento, comprendente la regata transatlantica dalle Bermude a Travemunde, in Germania, che vincemmo nella nostra classe.

Accettai con entusiasmo. Una settimana dopo ero a Barcellona e salivo a bordo del *Vespucci* con tutti gli onori. Ero al settimo cielo, tornavo su quella nave dopo parecchi anni dalle tre crociere estive fatte durante la permanenza all'Accademia Navale e, dalla branda da preparare la sera e da rollare al mattino in quadrato allievi, passavo all'alloggio ammiraglio, l'unico a bordo il cui bagno è dotato di vasca e comunica con la bellissima Sala Consiglio, dalla quale si accede alla balconata di poppa. Mario Tumiatì mi aveva riservato un trattamento da Capitano Horatio Hornblower!

Salpammo il giorno dopo con un bel Ponente che sembrava fatto apposta per il *Vespucci* diretto a Levante, verso lo stretto di Bonifacio, dove sarebbe certamente aumentato parecchio d'intensità. La giornata era splendida, senza una nuvola e la navigazione con andatura al giardinetto procedeva velocemente. Il Comandante aveva fatto bordare tutte le vele e la nave, leggermente inclinata a sinistra, era uno spettacolo, per rendere perfetto il quale non mancarono frotte di delfini che guizzavano e saltavano fuori dall'acqua, giocando sotto il bompresso. Rimasi a lungo a prua estrema ad ammirarli, li avevo visti molte altre volte, ma mai tanti e per così tanto tempo.

La giornata trascorse senza cambiamenti, il vento restò costante sia in direzione che in forza, e continuò per tutta la notte. Il mattino alle prime luci l'Ufficiale di Rotta fece le osservazioni stellari seguite dal calcolo per ottenere il punto nave astronomico che ci rivelò un percorso di 225 miglia da Barcellona. Niente male per il *Vespucci*, la velocità media si avvicinava ai 10 nodi. Il secondo giorno di navigazione fu la copia esatta del primo, Ponente sui 25 nodi, cielo sgombro di nubi, tutte le vele bordate, fino ai controvelacci, e tanti delfini intorno: uno splendore, da farmi rimpiangere la Marina e il comando di quella nave che con ogni probabilità mi sarebbe stato dato. Dovetti ripetermi che il mestiere del marinaio non è conciliabile con quello del padre di famiglia, che l'alternativa di fare il finto marinaio a terra, dietro una scrivania, non faceva al mio caso.

Il mattino del terzo giorno eravamo in vista della Sardegna e della Corsica. Il Ponente teneva e il tempo continuava ad essere bello. A mezzogiorno entravamo nelle Bocche di Bonifacio e il vento, come ci aspettavamo, aumentò d'intensità superando i 30 nodi. Attraversammo lo stretto tra le bellissime isole dell'arcipelago a oltre 10 nodi e quando eravamo al traverso della Maddalena ci venne incontro la diesel del Comando Marina per salutarci: agitavano le braccia entusiasti, doveva essere fantastico il *Vespucci* tutto completamente invelato con 30 nodi di vento al giardinetto. La diesel rimase presto di poppa, non ce la faceva a starci dietro.

Dopo meno di due ore eravamo in Tirreno. Prima di orzare sulla rotta per Livorno il Comandante fece imbrogliare e serrare i controvelacci e fece bene: una volta in rotta la nave si inclinò alquanto mentre i pennoni venivano bracciati prendendo il vento al traverso, tanto che la fila più bassa degli oblò della murata di sottovento della nave andò sotto la superficie del mare. Non ricordavo di aver visto mai il *Vespucci* così inclinato durante le tre crociere

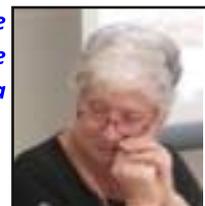
fatte ai tempi dell'Accademia e lo dissi a Mario Tumiatì che si fece una risata, replicando che aveva imparato da me sulla *Stella Polare* a tenere la nave ben invelata.

Ma durò poco, dopo un paio d'ore il vento cominciò ad abbonacciare, l'inclinazione diminuì, i controvelacci vennero di nuovo bordati ma la velocità scese comunque, prima a otto nodi e poi a sei. La sera al tramonto il vento calò quasi del tutto, venne battuto il posto di manovra generale alla vela subito dopo la cerimonia della preghiera del marinaio sul cassero, sempre commovente, e vennero imbrogliate e serrate tutte le vele quadre, lasciando bordate soltanto le vele di taglio: fiocchi, vele di straglio e randa. E continuammo così in navigazione mista, vela e motore, per tutta la notte.

Il mattino dopo avevamo l'Elba al traverso, ed eravamo ancora in bonaccia, una bonaccia che non ci permise più di fermare il motore fino a Livorno, dove arrivammo nel pomeriggio, dando fondo all'ancora davanti all'Accademia Navale, dove il mattino dopo sarebbero imbarcati gli allievi per la crociera estiva. Ringraziai di cuore il Comandante Tumiatì, mi aveva fatto il più gradito regalo, volle anche donarmi un crest del *Vespucì* a ricordo delle bellissime giornate trascorse insieme a bordo e del fantastico attraversamento delle Bocche di Bonifacio. Sbarcai subito dopo con una diesel dell'Accademia arrivata sotto il barcarizzo e mi avviai verso la stazione, dove presi il primo treno per Roma. Era stata una meravigliosa rimpatriata in Marina.



Da Trieste la nostra amica Rita continua, per nostra fortuna, ad inviarci la serie di articoli che ricostruiscono molto accuratamente e con dovizia di dati e foto, la storia del cantiere Martinolich di Lussinpiccolo e delle sue costruzioni che sono riuscite ad affermarsi, nella prima metà del Novecento, perfino nell'impenetrabile mercato nord americano.



Illyria, il terzo yacht americano del cantiere Martinolich di Lussinpiccolo

RITA CRAMER GIOVANNINI

La costruzione nel giro di poco tempo di due yachts, *Lynx V* e *Dorello III*, per il mercato statunitense nel cantiere Martinolich di Lussinpiccolo aveva fatto scalpore in Italia e negli Stati Uniti.

La prestigiosa rivista nautica "The Rudder" parlò in termini entusiastici di *Lynx* e ne pubblicò anche una splendida foto. Sul numero 11 di "Rivista Nautica" del 1927 venne scritto: *Lynx e Dorello III sono tra le più belle navi da diporto uscite finoggi dai cantieri italiani e fanno veramente onore alla nostra industria delle costruzioni navali.*

Al compimento della straordinaria impresa della traversata atlantica (13 giugno-8 agosto 1926) da parte del *Lynx* comandato dal cap. Giuseppe Martinolich, Benito Mussolini in persona aveva inviato un caloroso messaggio di congratulazioni al costruttore ing. Nicolò Martinolich.

Quando poi fu la volta del *Dorello III* a compiere la traversata atlantica, dal 30 aprile al 21 luglio, tutta l'Italia ne seguì l'itinerario leggendone la cronaca fatta dal giornalista fiamano Bruno Vukso su "Il Popolo Marinaro" e "Il Tevere".

Sul numero 14 di "Rivista Nautica" del 1927, subito sotto la comunicazione che il 21 luglio il *Dorello* era arrivato negli U.S.A., compare la notizia che un socio dell'Eastern Yacht Club di Boston ha commissionato un grande schooner ausiliario con scafo in acciaio che la ditta Martinolich si è impegnata a consegnare entro la primavera del 1928.

La notizia della commissione ricevuta da Marco U. Martinolich fa scalpore, soprattutto in considerazione delle dimensioni veramente inusuali dell'imbarcazione da costruire. Sul numero di luglio 1927 di "Rivista Nautica", a pag. 262, leggiamo: Questa importante commessa, che onora la nostra industria delle costruzioni navali da diporto, è giusto premio all'attività e all'intraprendenza del Cantiere Martinolich, portandosi risolutamente in prima linea tra gli altri suoi confratelli d'Italia. La rivista "La Vela e Il Motore" dedica più articoli all'avvenimento, seguendo, anche con documentazioni fotografiche, le varie fasi dei lavori.

Il committente di questo nuovo yacht, progettato dal famoso architetto navale di New York Henry J. Gielow, e il cui nome sarebbe stato *Illyria*, è Cornelius Crane di Ipswich, Massachusetts.

Cornelius Vanderbilt Crane (1905-1962) è erede, con la sorella Florence, di Richard T. Crane Jr., presidente della Crane Company, un vero e proprio impero di valvole e rubinetterie, nonché membro del consiglio di amministrazione del Field Museum, noto museo di storia naturale di Chicago. Anche la madre di Cornelius, Florence Higinbotham, rampolla di un'altra famiglia importante e facoltosa, si occupa di storia naturale e di antropologia, tanto che nel 1893 ha avuto un ruolo importante nell'allestimento della World Colombian Exposition. Il ventitreenne Cornelius, forte delle entrate dei genitori, nei primi mesi del 1928 ottiene dal Field Museum il mandato di intraprendere e comandare, a scopo naturalistico e antropologico, una spedizione scientifica nelle isole del Pacifico, finanziata, peraltro, dalla stessa famiglia Crane. Ricordiamo che all'epoca le isole dei mari del sud non sono meta turistica, ma offrono la possibilità di conoscere popoli primitivi e specie

animali e vegetali ancora ignote.

Illyria viene costruita proprio allo scopo di intraprendere la crociera scientifica.

Nella **Foto 1** vediamo il ventitreenne Cornelius Crane sull'*Illyria* assieme al capitano Selden Boutillier, lo skipper nella crociera da 30.000 miglia tra le isole dei mari del Sud.

Il 21 giugno 1928, *Illyria* viene varata a Lussinpiccolo. La vediamo pronta per il varo mentre gli operai fanno gli ultimissimi ritocchi **Foto 2**. Ancora vediamo lo splendido yacht sullo scalo: qui si nota il fascio, simbolo del regime dell'Italia in quell'epoca, posto sulla prua per la cerimonia del varo **Foto 3**. A poppa, invece, si può osservare la bandiera a stelle e strisce, il nome dello schooner e il club di appartenenza, il New York Yacht Club. **Foto 4**

Ed ecco Marco U. Martinolich con la nipotina Mariangela di cinque anni, figlia di Nicolò **Foto 5** e il pubblico accorso all'evento **Foto 6**. Infine il momento esaltante dello scafo che tocca l'acqua della Valle d'Augusto. **Foto 7-8**.

Madrina della splendida unità è la signora Maria Martinolich Stenta, figlia di Marco U. Martinolich, che già aveva tenuto a battesimo *Dorello III*. In rappresentanza del proprietario Cornelius Crane era invece presente l'ing. A. Chopin.



foto 1



foto 2





foto 4



foto 5



foto 6



foto 7



foto 9

Infine vediamo l'*Illyria* in tutto il suo splendore in una pubblicità del cantiere Martinolich su "La Vela e il Motore" del giugno 1930 **Foto 9**. Le caratteristiche di costruzione e di equipaggiamento ne fanno un autentico gioiello. Lunghezza massima 54m; lunghezza in linea d'acqua 47m; larghezza al baglio maestro 9,60m; 357 t di stazza lorda; due alberi, il più alto dei quali di 9m. Motore Diesel di tipo Bessemer da 370 cavalli che consente una velocità massima di 10 nodi. Fornita di tutti i più moderni congegni nautici, financo un apparecchio-sonda del tipo di quello installato pochi mesi prima sulla motonave *Saturnia*.

L'imbarcazione è dotata inoltre di radiotelegrafo e radiotelefono. Ci sono un salpa ancore elettrico e di un molinello elettrico per issare le vele e le imbarcazioni. Munita di due gruppi elettrogeni, ha riscaldamento ad aria calda e macchina refrigerante con due frigoriferi. Oltre agli alloggi del comandante e dell'equipaggio, ci sono quattro cabine doppie, una biblioteca e un salone di soggiorno. Nei bagni e nelle cabine c'è acqua calda e fredda sia dolce che salata. Ci sono due cucine entrambe elettriche, per l'armatore e per l'equipaggio.

Da Lussino *Illyria* parte per una breve crociera in Dalmazia, dove imbarca anche il proprietario Cornelius Crane che da Ragusa invia a Nicolò Martinolich il seguente telegramma: The *Illyria* is a great success.

Prima di intraprendere la traversata atlantica, questa volta a differenza di quanto era avvenuto per *Lynx* e *Dorello* con equipaggio totalmente americano, lo yacht fa una breve sosta a Trieste **Foto 10**.

Arrivato negli stati Uniti, il brigantino si ferma nel porto di Boston per essere approntato per l'impresa cui era destinato, la grande crociera scientifica **Foto 11**. In un diario scritto da uno dei partecipanti al viaggio, si legge che vi è stato caricato di tutto, dai corn flakes alla dinamite. Quindi immaginiamo che siano stati imbarcati strumenti scientifici, libri, macchine fotografiche, cineprese, pellicole, materiale medico, rifornimenti alimentari. A tale proposito, nella descrizione di *Illyria* comparsa su una rivista italiana era scritto che avrebbe potuto caricare provviste necessarie addirittura per dodici mesi.



Della spedizione fanno parte scienziati ed esperti che raccolgono campioni per i vari dipartimenti del Field Museum: Karl P. Schmidt (1890-1957) e Frank C. Wonder (1904-1963), zoologi, entrambi dello staff del Field Museum; Walter A. Weber (1906-1979), artista dell'Art Institute di Chicago, incaricato di assistere nella catalogazione delle specie raccolte e di farne disegni; Albert W. Herre (1868-1962), ittologo dell'Università di Stanford, esperto di pesci dell'oceano Pacifico; William L. Moss (1876-1957), medico, professore del Johns Hopkins e dell'Harvard Medical School, famoso ricercatore nel campo della medicina tropicale, immunologia, ed ematologia, che ha l'incarico di sovrintendere alla salute del team della spedizione. Quest'ultimo si rivela un accanito fotografo, che contribuisce in modo consistente alla documentazione fotografica della spedizione. Autori delle più di 800 fotografie scattate durante la crociera, oltre a Moss e a Schmidt, comandante in seconda della spedizione dopo Cornelius Crane, sono Sidney N. Shurcliff, nato Shurtleff (1906-1981), amico di lunga data di Cornelius, autore tanto di fotografie che di filmati 35 millimetri, e Murry Fairbank (1906-1968), che più tardi diventerà ingegnere consulente della Polaroid Corporation. Nella **foto 12**, in cui c'è un ritaglio del "Boston Herald" del 17 novembre 1928, si vedono tutti i componenti della spedizione e anche il maggior finanziatore: Richard T. Crane Jr., il primo a sinistra in piedi, padre di Cornelius. Sull'imbarcazione ci sono inoltre 18 persone di equipaggio.

La spedizione è un grande successo: parte da Boston il 16 novembre del 1928 e fa ritorno nell'ottobre del 1929,



con più di 18000 reperti di storia naturale e un consistente patrimonio fotografico e cinematografico. Tra le isole visitate sono le Marquesas, Tahiti, Fiji, Vanuatu, New Britain e la New Guinea. Qui, a Papua, si trattengono più a lungo, poiché intraprendono una spedizione risalendo i fiumi Sepik e il suo affluente May, addentrandosi nell'isola per più di 400 miglia, e fermandosi in diversi villaggi e missioni.

Vista l'importanza della spedizione e dei componenti il team scientifico, la stampa, specie quella di Boston e di Chicago, ne parla parecchio. Al ritorno, molte riviste scientifiche specializzate riportano i risultati ottenuti. Le fotografie e i filmati sono tuttora custoditi presso i più importanti musei americani.

Una nota rosa: durante il passaggio da Panama, Cornelius conosce Cathalene Parker Browning che sposa nel 1929, appena rientrato dalla crociera.

Gli anni passano, Cornelius Crane con l'*Illyria* fa altre crociere, raramente con la moglie Cathalene, da cui divorzia dopo dieci anni. A un certo punto *Illyria* viene venduta a George M. Moffett di New

York che la ribattezza *Malaina*.

Nel 1943 viene acquistata per 45.000 dollari dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti, come altri due grossi yacht a vela, gli schooners *Valor* di 112 piedi e il lussuosissimo *Cleopatra's Barge* di 109 piedi, e centinaia di imbarcazioni minori, per essere usati nel pattugliamento costiero, come era avvenuto anche per *Lynx* e *Dorello*. Viene ridipinta di grigio, a scopo mimetico, e le viene impresso un numero identificativo. Viene armata con un cannoncino antiaereo e due tubi lanciasiluri. Il costo totale per la conversione è di 44.507 dollari. Viene assegnata al Terzo Distretto, di stanza a Greenport, NY e a Fort Tilden, NY.

Nel 1946 viene nuovamente venduta, per 35.000 dollari, a un uomo d'affari di Capo Verde, che opera anche nel New England: John B. Pontes. Questo, assieme al socio Fortunato Gomes da Pina, è titolare della "Cape Verde Packet Trade", compagnia che gestisce i collegamenti tra Capo Verde e Boston, in un periodo, quello dell'immediato dopoguerra, in cui la rotta atlantica è temuta, a causa delle molte zone ancora minate. Brigantini e schooner agili e veloci, ribattezzati Packet Ships per analogia con i postali dell'inizio '800, sono le imbarcazioni che più si adattano a fare la spola tra l'arcipelago di Capo Verde, poverissimo, in cui tutto manca, e il ricco New England. Qui i Capoverdiani "migrano" all'inizio dell'estate, per far poi ritorno in patria ad autunno, subito dopo il raccolto del mirtillo rosso (*cranberry*).

L'*Illyria/Malaina*, di un lusso che a Capo Verde nessuno ha mai visto l'eguale, viene sottoposta a lavori per adattarla al suo nuovo ruolo di cargo, e viene ribattezzata *Madalan*. Un certo Sebastian Cruz è il suo nuovo comandante, e l'8 giugno



foto 12



foto 13

1947 parte dal porto di Providence con venti passeggeri.

A causa della mancanza di vento, ci vogliono 74 giorni per arrivare a Capo Verde. Anche se è stato dotato di un motore nuovo, il proprietario Pontes non vuole metterlo in funzione, perché troppo costoso. Che l'aura di Lussino permeasse ancora l'imbarcazione, dopo ben 19 anni? E' noto infatti che i lussignani, come i genovesi e gli scozzesi, sono noti per la loro proverbiale parsimonia...

Il viaggio di ritorno da Dakar a Providence, tuttavia, dura solo 39 giorni. Qui il *Madalan* sta in porto per tutto il periodo delle festività natalizie e di fine anno, per ripartire poi per Capo Verde nel gennaio 1948. Dopo appena quattro giorni di viaggio, incorre in una serie di tremende tempeste che, senza vele, gli fanno percorrere 130 miglia al giorno! Tuttavia, a parte tre fusti di cherosene e un barile di carni bovine che sono spazzati via dal mare, il brigantino porta a termine la traversata senza danni. Il 27 luglio 1948 è nuovamente a Providence, dopo una traversata di 48 giorni, di cui ben 17 di bonaccia.

A questo punto gli armatori si danno da fare per migliorare il servizio. Allo scopo di avere carne fresca durante la traversata, comunque lunga e senza scalo, fanno costruire sotto al castello di prua un recinto, dove vengono messi maiali, manzi e pecore. E pensare che *Illyria* era stata di un lusso sfrenato! Nella **foto 13** si vede uno scorcio del *Madalan* a Boston nel 1950.

I viaggi continuano regolarmente e la fama del *Madalan* è ormai quella della più bella barca che abbia mai veleggiato per la Compagnia. Oltre a ciò, si è fatta il nome di barca fortunata, e l'episodio che viene citato a sostegno di tale fama è quello che vede, nel gennaio 1954, il marinaio John Brites spazzato in mare da un'onda durante una tempesta... e ributtato a bordo dall'onda seguente!

L'*Illyria/Madalan* è ormai un'istituzione per Capo Verde. Purtroppo però il suo declino è vicino. Nel 1955 viene venduta ad Antonio Bento che non ne ha la minima cura. Quando, rotti gli ormeggi nel porto di Praia a causa di una tempesta, va a sbattere contro le rocce, il suo nuovo proprietario non si preoccupa di fare le necessarie riparazioni. La "vecchia signora" rimane lì abbandonata, con grande disappunto anche sulla stampa di Providence, che due anni più tardi denuncia lo stato di abbandono.

Inevitabilmente, nel 1959, si forma una falla più grande, che causa il suo inabissamento nel porto di Praia.

Gli abitanti di Capo Verde tuttavia non si danno per vinti e, volendo perpetuare la memoria della loro beniamina, nel 1994 fanno coniare una moneta da 100 Escudos della Repubblica di Capo Verde, con l'effigie del *Madalan*, la nostra lussignana *Illyria* **Foto 14**.



foto 14

Ma dei tre yacht costruiti per gli U.S.A., *Lynx V*, *Dorello III*, *Illyria*, qualcosa è tornato a Lussin piccolo tre anni fa. A Newport, Rhode Island, è stata ritrovata una bussola: non si sa a quale delle tre imbarcazioni appartenesse, ma usciva dal cantiere Martinolich. L'ha trovata Franko Neretich, un lussignano/statunitense grande collezionista di tutto ciò che riguarda la sua Lussino, che l'ha regalata al piccolo museo del cantiere navale che ora sorge sul sito che era stato del cantiere Martinolich **Foto 15**.



foto 15

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

“Quando i regnanti sbarcavano a Napoli”, potrebbe essere questo il titolo da dare alla ricerca che Sergio Pepe ha effettuato per il Notiziario nell'inesauribile archivio Carbone. Correva l'anno 1961, quasi sessanta anni fa, quando arriva nel porto di Napoli la nave reale “Britannia” con S.M. la regina Elisabetta II con il marito e perfino la Rolls Royce per i loro spostamenti. Sono anni in cui i cronisti e i fotografi dei quotidiani con il loro lavoro documentano pagine di storia che gli anziani possono rivivere ed i giovani conoscere.



LE NAVI TRANSOCEANICHE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(parte V)

SERGIO PEPE

Altra storica nave che ha attraversato gli oceani, sia pure ad uso rigorosamente riservato, è “Britannia” qui ritratta (**foto n. 1**) mentre attracca il 2 maggio 1961 alla Stazione Marittima di Napoli per la visita della Regina Elisabetta II, come dalle 59 immagini scattate da Riccardo Carbone ed ora on line (www.associazionericcardocarbone.it)

foto 1



foto 2



Ecco lo sbarco della Regina Elisabetta II (**foto n. 2**) e il *Britannia* all'ormeggio (**foto n.3**).

foto 3



Su "Britannia" segnalo: "*The Royal Yacht Britannia: The Official History*" di Richard Johnstone-Bryden (Conway Maritime Press - 2003), nonché il seguente **sito**:
<http://www.royalyachtbritannia.co.uk/>

foto 4



P.S.: Non me ne vogliono gli Amici del Centro Studi Tradizioni Nautiche per l'intrusione, ma credo che anche la Rolls Royce della Regina (**foto n.4**) meriti di essere ricordata, in più trasporta lungo via Caracciolo anche il Principe Filippo noto yachtsman, come attestano questi filmati della Settimana di Cowes, rispettivamente del 1955, 1960 e 1963

<https://www.youtube.com/watch?v=1moijFHxa2E>

<https://www.youtube.com/watch?v=Wruh-tG1fo>

<https://www.youtube.com/watch?v=Amz3pvYFEZQ>

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

Ai suoi albori l'aliscafo fu sospinto dall'onda, è proprio il caso di usare questa espressione, della corsa alla velocità. La scoperta dell'aliscafo, pochi lo sanno, è una gloria italiana, solo nostra e del lago Maggiore in particolare. Tutto, infatti, prese avvio dalle parti di Laveno sulla sponda lombarda del Verbano all'inizio del secolo scorso; siamo al sorgere del movimento del "Futurismo" basato sul mito della velocità. All'inizio del novecento questo movimento artistico-culturale nato in Italia e poi diffusosi in tutta Europa sotto lo stimolo di numerosi fattori, esaltava tutto ciò che poteva rappresentare modernità e definitivo distacco dalla cultura del passato. Non privo di aspetti negativi quali il nazionalismo e la glorificazione della guerra, ebbe però una positiva funzione innovativa in ogni campo artistico per poi trasferirne i concetti al mondo dell'industria, delle automobili, degli aeroplani alla spasmodica ricerca del dinamismo e della velocità assurti a scopo di vita; in ciò rientra anche l'inseguimento di sempre maggiori velocità sull'acqua basato sulla voglia di abbassare i tempi ed abbattere gli spazi. (Piero Ferrozzi)



GLI ALISCAFI - UNA GLORIA TUTTA NOSTRA

PIERO FERROZZI

Generalità sui mezzi veloci in acqua

Nella storia della marineria commerciale passeggeri e merci, fattore determinante è quello della velocità che sovente si accompagna ad economicità di esercizio ed a comodità di spostamenti.

Gli ultimi decenni del novecento hanno visto il diffondersi con usi pratici del mezzo "sollevato" in sostituzione di quello dislocante anche se oggi in campo commerciale la tendenza va attenuandosi.

Era un'idea non nuova quella di consentire al natante di sollevarsi dall'acqua per mezzo di ali per effetto idrodinamico, in modo da sottrarre lo scafo all'aggravio dello scorrimento in acqua e consentire così il raggiungimento di maggiore velocità a parità di potenza installata. Si consideri, infatti, che la potenza necessaria al moto di un mezzo in acqua in funzione della velocità va ben oltre la proporzionalità se si intende raggiungere un valore elevato; la necessità di calcolare la resistenza al moto di un mezzo in acqua è uno dei principali problemi cui l'ingegneria navale si è dedicata nei secoli.

Come in ogni campo dello scibile anche in questo Leonardo da Vinci diede una prima interpretazione distinguendo fra il movimento proprio e la propagazione del mezzo liquido.

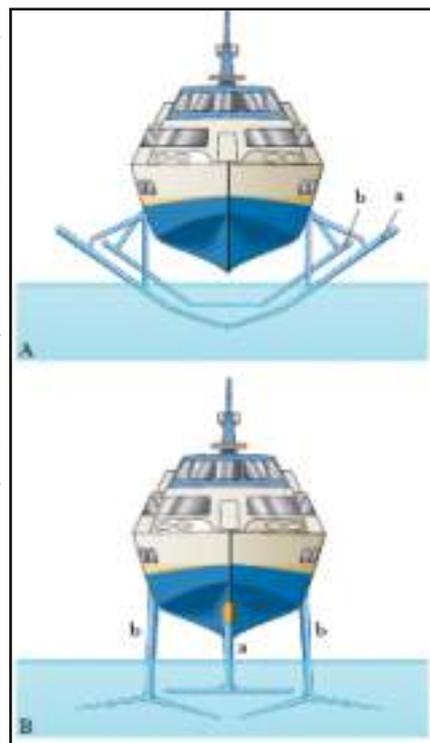
Il problema è stato affrontato con diversi modelli matematici, ma ancora oggi il metodo più credibile è quello "sperimentale" che fa ricorso alle prove in vasche navali attraverso formule ormai collaudate dall'esperienza.

Si è constatato che per basse velocità, la resistenza è circa proporzionale al quadrato della velocità, mentre, si deve utilizzare un esponente ben maggiore al crescere della velocità.

Importante è l'accuratezza del trasferimento alla nave vera e propria dei risultati ottenuti dal modello in scala utilizzato in vasca; in questo campo ancor oggi il metodo universalmente riconosciuto come più aderente alla realtà è quello elaborato a metà dell'800 dall'inglese William Froude attraverso il notissimo, per gli ingegneri navali, suo omonimo "numero".

Per raggiungere elevate velocità con potenze ragionevoli, è necessario ridurre la resistenza all'avanzamento che, semplificando, può dividersi in resistenza d'onda e resistenza di attrito. La prima è dovuta alla energia che è necessario spendere per l'inevitabile moto ondoso (sollevamento dell'acqua) provocato dalla parte dislocante e la seconda dall'attrito causato dallo scorrimento delle molecole d'acqua sulla superficie dell'opera viva (parte immersa) ed è quindi proporzionale, tra l'altro, all'estensione di tale superficie.

Sollevando il natante sulle ali, si diminuisce moltissimo la superficie in moto a contatto con l'acqua (restano solo le ali e le altre appendici) e si riduce grandemente la massa d'acqua spostata e quindi il moto ondoso provocato.



Le due soluzioni adottate nella costruzione delle ali.

Ecco allora la nascita dell'aliscafo, originariamente Idroplano, cioè battello ad ali portanti che sfruttano la portanza fornita dall'acqua in cui sono immerse.

Le ali coi propri sostegni formano un telaio di per sé rigido, ma collegato allo scafo con determinati gradi di elasticità allo scopo di ammortizzare gli urti dovuti al moto ondoso.

Sono state sperimentati e realizzati due tipi di ali.: quelle semimmerse e quelle immerse.

Non è questa l'occasione per soffermarsi sulle diverse caratteristiche e modalità di impiego, basti osservare che, all'aumentare della velocità la loro portanza cresce all'incirca in ragione del quadrato della stessa: quando essa raggiunge un valore sufficientemente elevato, lo scafo si solleva dall'acqua, mentre vi restano immerse solo le ali sostenatrici e l'elica.

Così la potenza dell'apparato motore, non dovendo vincere la resistenza idrodinamica dello scafo ma solo quella della modesta parte immersa e quella aerodinamica dello scafo sollevato sull'acqua, può raggiungere velocità notevoli; normalmente scafi che "in dislocamento" non superano i 12/15 nodi, "in volo" raggiungono e superano i 35.

Sono questi mezzi adatti alla navigazione veloce su laghi e su brevi percorsi marini; sono stati costruiti anche aliscafi per usi militari.

Il lago Maggiore: culla della nuova invenzione

Ma torniamo alle origini storiche di questo rivoluzionario mezzo navale.

Bisogna risalire ai primi anni del secolo scorso quando il milanese Ingegnere Forlanini* iniziò le prove del suo "Idroplano". Esperienze condotte dal 1905 al 1907 avevano già dimostrato la bontà dell'idea, ma avevano dato risultati modesti a causa della limitatezza e scarsa affidabilità del motore.

Un ulteriore prototipo nel 1908-1909 fu equipaggiato con un motore a vapore che consentiva un funzionamento più regolare, ma la potenza era limitata a 25 CV.

Finalmente nel 1910 Forlanini mise in acqua sul Lago Maggiore un nuovo idroplano lungo dieci metri sostenuto



da robusti tubi di acciaio con apposite alette ed equipaggiato con motore Fiat da 100 cavalli.

Con questo seppur primitivo mezzo, fu percorso il tratto Laveno-Locarno e ritorno alla media di 70Km/h.

Fu un successo! Sul lago Maggiore era nato un mezzo rivoluzionario, uno scafo dislocante aveva "volato" era

il primo aliscafo al mondo.

All'epoca non molti si resero conto dell'eccezionalità dell'evento e la cronaca Intrese del giornale varesino "La Prealpina" uscito nel giorno di Natale del 1910 se la cavò con un trafiletto:

"Ieri l'idroplano dell'Ing. Forlanini compiva alcune evoluzioni nello specchio d'acqua

compreso tra Laveno ed Intra con grande interesse dei curiosi accorsi in gran numero sulle rive ad ammirare la macchina alata. L'Ing. Forlanini che pilotava il suo idrovolante tentava quindi un record da Locarno a Laveno ed arrivava a percorrere i 35 chilometri che separano le due località in 29 minuti..."



Dell'esperimento stesso, o più probabilmente di prove successive, esiste una eccezionale, per l'epoca, testimonianza.

Si tratta di un filmato, ovviamente muto, di una decina di minuti che riprende l'idroplano in dislocamento ed in volo.

Il titolo è "Nave sull'aria, Idroplano Forlanini" girato da Luca Comerio** che pare essere conservato presso la Cineteca Italiana di Milano.

* Nota-Enrico Forlanini (1848-1930 il cui nome fu dato all'aeroporto di Milano), fu noto soprattutto come costruttore di dirigibili tanto che fu soprannominato "lo Zeppelin italiano".

Fu anche il precursore dell'elicottero in quanto nel 1877 ideò, costruì e sperimentò la prima macchina più pesante dell'aria in grado di sollevarsi da terra (ben prima del primo volo dei fratelli Wright del 1903). Il prototipo fu provato nei pressi di Alessandria e poi in una esibizione pubblica a Milano dove si sollevò fino a 13 metri di altezza e vi rimase per circa 20 secondi.



In una vecchia rivista tedesca tre fasi delle prove: uscita dell'Idropl. dalla darsena di ricovero, l'idroplano in dislocamento e l'Idropl. in volo mentre supera un piroscavo.

** Nota-Luca Comerio (1878-1940) antesignano dei fotoreporter e padre del cinema italiano. Grande ed eclettico milanese, vicino agli ambienti del futurismo, diede avvio alla professione di fotoreporter e fu precursore e maestro di tutti gli operatori cinematografici italiani. Documentò i moti di Milano del 1898, il terremoto di Messina del 1908 e molti altri avvenimenti storici nazionali tanto da essere definito "Il fotografo del Re".

Di questo documento, eccezionale sia per il contenuto che per il mezzo di ripresa utilizzato, ho reperito nell'archivio della Famiglia Borromeo all'Isola Bella alcuni fotogrammi in una vecchia rivista in lingua tedesca. Viene rappresentato l'idroplano mentre esce dalla darsena di ricovero, poi in dislocamento ed infine in "volo" mentre supera un piroscavo ed il testo tradotto suona così :

“L'ultima vittoria della tecnica dell'Idroplano (che vola sull'acqua) Forlanini che naviga sulla superficie dell'acqua a più di 80 km per ora”; “Lo Zeppelin italiano, il sessantaduenne ing. Forlanini col suo amico dr. Soldati ”

La licenza di Forlanini fu acquistata nel 1907 da Alexander Graham-Bell e Casey Baldwin che costruirono negli Stati Uniti alcuni esemplari sempre sperimentali che raggiunsero 61,5 nodi.

Per gli usi pratici però i tempi non erano maturi; si sarebbe dovuto attendere oltre quarant'anni perché l'aliscafo facesse il suo ingresso pratico nel panorama mondiale della velocità sull'acqua... e sempre a partire dal Lago Maggiore in anteprima mondiale.

Il 15 maggio 1953, sul Verbano, vide la luce una nuova era per il trasporto veloce dei passeggeri.

In quel giorno la ditta svizzera "Supramar " mise in acqua la "Freccia d'Oro" che iniziò un regolare servizio tra Locarno e Stresa affidato alla gestione della " Navigazione Lago Maggiore.

Si trattava di un piccolo aliscafo da 30 passeggeri di 1,65 tonn. di dislocamento e con un motore da 75 cavalli che era stato assemblato presso il cantiere della Navigazione Lago Maggiore di Arona sotto la guida dell'Architetto Navale tedesco Friedrich Lobau col tecnico Fritz Hubner e con la preziosa collaborazione dei tecnici della NLM tra i quali l'allora operaio II classe Carlo (detto Carletto) Zonca futuro "Capitanone" della Navigazione Lago Maggiore al quale devo il prezioso materiale fotografico che qui sotto riprodotto.

Per le due stagioni estive 1953-1954 la "Freccia d'Oro" assicurò il servizio veloce passeggeri; pur con comprensibili numerose difficoltà tecniche fu questo il primo impiego commerciale, seppur sperimentale, a livello mondiale.

Al termine della stagione '54 il mezzo fu portato sul lago di Lucerna dove continuò per anni attività dimostrative e sperimentali; finì demolita alla fine degli anni 60 dopo un periodo da battello dislocante privato delle ali in servizio per i clienti di un hotel.

Fu questa la fine ingloriosa di un prototipo il cui valore storico fu incompreso e che oggi farebbe la gloria di un qualsiasi museo navale.



Autunno 1952. Lo scafo della "Freccia d'oro" giunto per ferrovia sul lungolago di Arona-



Primavera 1953. Messa in acqua dell'Aliscafo PT 10 "Freccia d'oro" sul lungolago di Arona.



Primavera 1953. L'Ing. Lobau accanto alla sua creatura PT10 con l'agente della Navigazione Lago Maggiore G. Crini.



Primavera 1953. L'allora operaio III cl. C. Zonca, divenuto prezioso collaboratore di Cobau e tra i primi esperti italiani di aliscafi, controlla le ali della "Freccia d'oro" col tecnico tedesco F. Hubner.



La "Freccia d'oro" il primo aliscafo al mondo adibito a servizio passeggeri in "volo" sul lago Maggiore nel 1954.

L'evoluzione della specie

Era comunque stata tracciata una nuova via poiché subito dopo la sua inaugurazione la "Freccia d'Oro" aveva ricevuto ad Arona la visita di Carlo Rodriquez*** che aveva sostituito il padre Leopoldo nella conduzione del cantiere navale da quest'ultimo fondato a Messina nel 1887. Rodriquez rimase affascinato dal nuovo mezzo e ne prevede le potenzialità tanto che, acquisita la licenza dalla "Sopramar", assunto l'ing. Friedrich Lobau, si accordò con la Navigazione Laghi, a suo rischio e pericolo, per la costruzione di alcuni aliscafi di nuova generazione denominati PT 20.



1955 Cantieri Navali Rodriquez, Messina-Costruzione dell'A/fo PT20 "Freccia del Sole" (durante la costruzione ogni lamiera fu tagliata in doppio per un secondo esemplare forse destinato alla Navigazione sul lago di Garda)

Anche l'allora operaio III classe Carlo Zonca, poi Capitano della Navigazione Lago Maggiore, che si era fatta una bella esperienza con l'allestimento della Fr. d'oro, si trasferì a Messina dove nel 1955 fu impostato il primo PT20 denominato "Freccia del Sole".

Dal 1964 la Navigazione Lago Maggiore (N.L.M.) diede avvio all'utilizzo sistematico di aliscafi impiegati quali mezzi veloci soprattutto sui collegamenti sulle lunghe tratte internazionali e laddove le esigenze sociali richiedevano spostamenti rapidi e frequenti come nel triangolo Luino-Cannero-Cannobio.

E fu così che alle popolazioni rivierasche dell'alto lago divennero ben presto famigliari i nomi della III generazione di aliscafi, i PT70, e cioè "Freccia del Ticino"(1968), "Freccia delle Camelie"(1974), "Freccia delle Ortensie"(1975), "Freccia delle Magnolie"(1976) ed il primo "Freccia del Verbano"(1964) tutti ormai dismessi.

Il titolare del Cantiere Carlo Rodriquez richiese ed ottenne dalla Direzione della Navigazione Lago Maggiore la presenza a Messina del tecnico III Classe Carlo Zonca che, per l'importante esperienza acquisita nella messa in acque dell'antesignano degli



Febbraio 1956- L'A/fo PT 20 "Freccia del Sole" in prova nelle acque di Messina

aliscafi la “Freccia d’Oro”, fu in grado di fornire un valido aiuto all’ing. Lobau, pure assunto allo scopo; egli dovette però ad un certo punto interrompere la collaborazione perché chiamato al servizio militare.

A riprova di quanto la Navigazione Lago Maggiore abbia avuto, attraverso l’opera del Zonca, parte attiva nel pionieristico sviluppo di questi nuovi mezzi resta, riprodotto qui sotto, il telegramma col quale lo stesso titolare Carlo Rodriguez, usando il tu, gli si rivolge per ringraziarlo e per rammaricarsi di dover rinunciare al suo apporto. Carletto, come era da tutti denominato sul lago, divenne poi Capitano della Navigazione interna e per lunghi anni condusse in servizio pubblico di linea, tra gli altri, quegli stessi mezzi che aveva contribuito a sviluppare; ci ha lasciati non molti anni fa.

A destra il telegramma di saluto ed elogio che Carlo Rodriguez indirizzò l’11 novembre 1955 a Carlo Zonca che aveva dovuto lasciare il cantiere di Messina per svolgere il servizio militare.



*** Nota- Rodriguez Cantieri Navali era stata fondata nel 1887 per opera di Leopoldo Rodriguez, che attrezzò un piccolo cantiere navale nella città di Messina. Nel corso della seconda guerra mondiale Carlo Rodriguez aveva ereditato l'attività dal padre Leopoldo. Nel dopoguerra, venuto a conoscenza degli studi sull'aliscafo condotti sul lago Maggiore, si interessò al progetto, assunse l'architetto navale tedesco Friedrich Löbau, uno dei collaboratori del progetto aliscafo, per svilupparne gli studi a scopi commerciali. Gli studi portarono alla realizzazione dell'aliscafo Freccia del Sole che, varato nel 1956, fu il primo esemplare di aliscafo commerciale ad essere costruito. Lo storico marchio ora non esiste più acquisito da Intermarine.

Oggi sui tre grandi laghi del nord Italia (Maggiore, Garda e Como) restano ancora in servizio gli aliscafi della classe maggiore RHS 150 capaci di 170 posti passeggeri e circa 60 Km/h rappresentati sul lago Maggiore da, in ordine di anzianità, “Freccia dei Giardini” (1980), ”Enrico Fermi”(1984) e “Lord Byron”(1990); per collaudata affidabilità e caratteristiche nautiche, nonostante gli anni non più verdi, questi mezzi svolgono tuttora onorevolmente il loro servizio ed il loro disarmo appare ancora lontano viste le non eccezionali performances che offrono i mezzi veloci che ad essi dovrebbero succedere e cioè i catamarani e le problematiche di moto ondoso per le quali questi spesso sono oggetto di contestazioni da parte delle popolazioni rivierasche.



Admeto Verde, valente ingegnere navale, collaboratore scientifico del CSTN, è un appassionato cultore delle tradizioni marinare ed in particolare di quelle della sua terra d'origine: Monte di Procida. Con la competenza che gli viene riconosciuta per le sue ricerche e la sua banca dati ha scritto per il Notiziario l'articolo che pubblichiamo nel quale vengono descritti e documentati i gozzi, barche da pesca tipiche di tutte le coste del Mediterraneo, con particolare riferimento al "gozzo napoletano".



I GOZZI DI ACQUAMORTA

ADMETO VERDE

Al Monte di Procida, estrema propaggine a ponente della provincia di Napoli, di fronte all'isola da cui prende il nome, sopravvive una tipologia di imbarcazione molto antica, il gozzo (in dialetto locale 'u vuzz oppure, in forma diminutiva, 'u vuzzariell), che essenzialmente è una versione del gozzo napoletano. Se ne trovano ancora tanti al porto di Acquamorta (che è la frazione a mare di Monte di Procida), anche se il loro numero si assottiglia di anno in anno. Esso è usato per la piccola pesca, e in questo svolge un'indubbia funzione sociale, essendo lo svago preferito soprattutto da pensionati che altrimenti rimarrebbero inattivi.

Con il termine gozzo viene indicata la tipica imbarcazione da pesca o da trasporto delle coste tirreniche e liguri, sebbene essa non presenti caratteristiche omogenee in tutti i luoghi. Alcuni tipi di gozzo, tuttavia, erano usati anche in Adriatico, nel Quarnaro, forse per il tipo di costa simile a quella tirrenica.

Forse il principale tipo tra i gozzi è quello napoletano, da alcuni detto anche "gozzo luciano" (dal borgo marinaro di Santa Lucia), il più diffuso numericamente e geograficamente lungo buona parte del litorale tirrenico, segno evidente di una felice riuscita. E' molto strano però che il gozzo napoletano, pur rappresentando un tipo a sé stante, sintesi di ottime caratteristiche nautiche, abbia ricevuto finora così poca attenzione da parte degli studiosi e degli storici. Addirittura un autore genovese, il De Negri (1), arrivò a negare l'esistenza di gozzi nell'Italia meridionale, dove, secondo lui, esistevano solo «barche», ovvero imbarcazioni lunghe e strette, con insellatura poco accentuata, e molto basse di bordo libero (?).

Oggi invece assistiamo all'uso inflazionato del termine "gozzo sorrentino", che pure rientrerebbe nella famiglia del gozzo napoletano: un buon esempio di marketing territoriale, dove sono definiti gozzi sorrentini sia quelle grosse imbarcazioni da diporto semiplananti e panciute, sia delle minuscole imbarcazioni basse e sottili.

In genere viene detta gozzo quell'imbarcazione relativamente larga, avente poppa a cuneo e mancanza di coperta, con murate alte. Questa è una descrizione generale, non solo perché non esiste un gozzo che sia uguale a un altro, ma anche perché, come già detto, la costruzione del gozzo varia da luogo a luogo.

Tornando al gozzo di Acquamorta, ovvero al gozzo napoletano, esso presenta la prora e la poppa simili (per questo il gozzo è anche detto "a due punte"), un'insellatura quasi simmetrica rende la prua leggermente più alta della poppa, e presenta alte murate verticali. I fianchi verticali sono necessari per la piccola pesca cui è destinato il gozzo: l'uso di specchio e arpione oppure delle reti da posta lungo le scogliere. La necessità di avvicinarsi durante la pesca quanto più possibile alla costa rocciosa e frastagliata, di scovare i polpi fin quasi dentro le loro tane, ha fatto sì che la prua fosse verticale; ma anche la poppa è verticale, essendo essa uguale alla prua, e venendo spesso preferita per la voga. Il fondo è piatto o quasi piatto, sempre per la necessità di avvicinarsi quanto più possibile a scogli affioranti e a bassi fondali, o addirittura di spingersi fin dentro le aperture tra le scogliere (le catagne).

In passato i gozzi avevano propulsione remiera o a vela latina. Da parecchi anni il motore entrobordo (in origine un diesel a testa calda) ha sostituito la vela, ma sono ancora tanti i gozzi muniti di mastra e di scassa per l'albero. Permane la tradizione di indicare la misura del gozzo in palmi (il palmo napoletano equivaleva a circa 26,4 centimetri).

1 - Carlo De Negri, *Vele Italiane del XIX secolo, Mursia 1974, Milano*

Era tradizione dei pescatori di Monte di Procida farsi costruire il gozzo a San Giovanni a Teduccio, alla periferia orientale di Napoli, dove si dice che operassero i migliori maestri d'ascia del golfo in questo campo. Tra questi è ricordata in particolare la dinastia dei De Stefano, i più celebri e i più attivi. Tuttavia non mancano testimonianze di imbarcazioni costruite a Baia, a Procida, o stesso al Monte di Procida. Una volta costruiti, i gozzi di Acquamorta venivano iscritti nelle matricole della delegazione di spiaggia di Monte di Procida, ricevendo il caratteristico identificativo 9NA, seguito da un numero progressivo.

La similitudine tra gozzo napoletano e gozzo di Acquamorta (o meglio perché i pescatori montesi preferivano il gozzo napoletano) si spiega con la similitudine tra la costa napoletana tra Mergellina e Marechiaro ed il litorale del Monte di Procida, specialmente da Acquamorta a Torregaveta, passando per San Martino e la Chiaia 'ri Puorch (la spiaggia dei porci). Le prede erano le stesse, come le stesse erano le tecniche di pesca e le esigenze nautiche e costruttive.

Prima della costruzione del porto, iniziata negli anni 50 del XX secolo, la rada di Acquamorta era esposta alla traversia di ponente. Per riparare dai marosi la flottiglia di imbarcazioni, e per ricoverarla, furono scavate delle grotte nella falesia sovrastante la spiaggia, a Nord dello sporgente, mentre una piccola scogliera formava una piccola darsena a Sud dello sporgente. Siccome nell'ottocento lo spazio occupato dalla darsena a Sud veniva usato dalle donne per la balneazione, le è rimasto il nome di «lato delle femmine».

Le grotte sono ancora esistenti; qualcuna, lungo la strada provinciale, è stata adattata a locale commerciale, mentre quelle sulla spiaggia, generalmente in disuso, contengono ancora qualche «tesoro», vecchie barche abbandonate e tanta attrezzatura nautica, che sarebbe interessante recuperare.



foto 1. Esaminando delle immagini nel tempo si nota come le caratteristiche siano rimaste pressoché immutate. Questa è una fotografia della spiaggia di Acquamorta nel 1934. Sullo sfondo l'isolotto di San Martino, con gli impianti del Silurificio Italiano.

foto 2. Lo sporgente nel 1948, con alcuni gozzi armati a vela latina.



*foto 3. Siamo sempre nel 1948,
ragazzi che giocano a bordo.*



*foto 4. Il «lato delle femmine»
in un'immagine dei primi anni
cinquanta. In primo piano un
barcone a motore.*

foto 5. Lato spiaggia, nel 1959.



foto 6. Un pescatore costeggia la «Chiaia dei Porci», a settentrione dell'isolotto di San Martino. Foto di Tony Cacciola.



foto 7. In questo gozzo tirato a riva per la manutenzione è ben visibile la mastra dell'albero.



foto 8. Un grosso gozzo, costruito di recente da un maestro d'ascia locale, destinato al diporto.



foto 9. Anche quando il gozzo è provvisto di motore, conserva le sue belle forme.

foto 10. Anche se il rendimento della propulsione a elica non è il massimo, come si vede da questa immagine. La poppa molto affinata viene letteralmente risucchiata dall'elica.

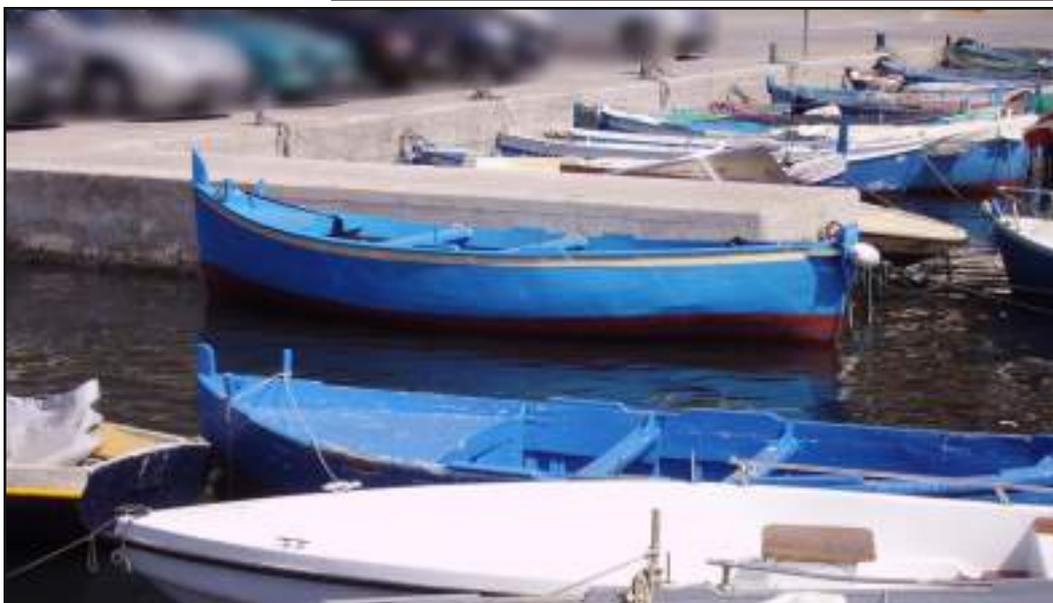


foto 11. Un altro bel gozzo ormeggiato fresco di pittura.

foto 12. Due gozzi che fanno bella mostra di sé dal lato spiaggia.



foto 13. Un'attraente parata di prue, nella darsena che una volta era il «lato delle femmine». le sue belle forme.

foto 14. Ecco cosa si può trovare in una grotta della spiaggia di Acquamorta.





foto 15. Gozzi napoletani sulla spiaggia di Mergellina negli anni trenta.



foto 16. Sempre il gozzo napoletano, la «luciana», sulla spiaggetta di Marechiaro in una cartolina degli anni trenta.

Siamo stati simpaticamente rimproverati di trascurare la Marina Mercantile nella scelta dei nostri articoli da pubblicare sul Notiziario pur avendo tra i nostri lettori numerosi marittimi. Cerchiamo di rimediare e lo facciamo con un bel "racconto dal vero" di Tobia Costagliola, un capitano procidano che dopo aver navigato con la Flotta Lauro ne è stato funzionario. Dopo il dissolvimento della Flotta Lauro ha continuato la sua carriera come dirigente di importanti gruppi armatoriali italiani. Ha messo a disposizione del pubblico le sue conoscenze storiche con la pubblicazione di "La Flotta Che Visse Due Volte", monumentale storia delle navi di Achille Lauro e della stessa impresa.

A bordo della petroliera Amalfi della Flotta Lauro anni '50

TOBIA COSTAGLIOLA

Ho tirato fuori dal mio cassetto una delle tante storie trascurate nella stesura del mio libro "La flotta che visse due volte. Storia della navi di Achille Lauro". Si tratta di un racconto che mi colpì particolarmente, quando lo ascoltai la prima volta, nel buio della notte, durante la 1° guardia, in attesa del crepuscolo mattutino per la consueta rilevazione delle stelle ed il primo punto nave della giornata. Si tratta di una storia che è sopravvissuta a quasi tutti i protagonisti. Il testimone diretto che me la raccontò per la prima volta è ancora vivente ed ha, oggi, 85 anni. Ho pensato che è meglio tirare fuori tutto quanto c'è ancora nei cassetti, prima che sia troppo tardi.

Tobia Costagliola

IL CLANDESTINO

Nella Enciclopedia Treccani si legge che dal punto di vista etimologico nella parola clandestino, di origine latina "clam" (nascosto) e "dies" (giorno), letteralmente "nascosto di giorno", è presente l'idea della segretezza, dell'occulto, dell'ombra e dell'oscurità.

Nella storia della marineria il clandestino era quella persona che imbarcava di nascosto su una nave e cercava subito un rifugio per tenersi celato almeno fino a quando la nave non fosse partita per la sua destinazione. Un clandestino poteva essere una persona in fuga dai creditori, dalla giustizia, dagli avversari politici, dalla miseria e, comunque, una persona che rischiava il tutto per tutto per cercare un mondo diverso da quello da cui fuggiva. Una volta in alto mare, se non veniva scoperto, era lui a farsi trovare affidandosi alla buona sorte ed alla comprensione del Comandante e dell'equipaggio.

In realtà, nel susseguirsi delle varie epoche storiche, la sorte del clandestino è stata sempre segnata da lutti, torture, mortificazioni, schiavitù, segregazione, etc. In epoche più recenti il trattamento più ricorrente era quello di farlo lavorare in cucina, in camera o col nostromo, affinché potesse pagarsi il passaggio fino al porto successivo. In molti casi il soggetto dava buoni risultati sul lavoro e lo si teneva a bordo in sostituzione di personale mancante percependo anche una "paghetta". Poteva anche accadere che il clandestino restasse a bordo per mesi divenendo parte integrante dell'Equipaggio e regolarmente retribuito. Più frequentemente, invece, il clandestino sbarcava, ad insaputa delle Autorità locali, senza che il Comandante ne denunziasse la presenza a bordo, all'arrivo, e si affidava alle incognite della sorte che lo attendeva nello stato estero di approdo.

Questa, per sommi capi, la figura del clandestino nell'epoca dell'epopea della vela. Oggi il termine clandestino viene sempre coniugato al plurale da alcuni politici e da una certa stampa e sta ad indicare centinaia, migliaia di esseri umani in fuga dai loro paesi e che non approdano di nascosto ma alla luce del sole o alla luce dei riflettori dei mezzi navali che li soccorrono.

La Treccani continua : «l'associazione della parola al fenomeno migratorio ha accentuato il concetto di "illegalità" che essa porta con sé; tra i significati che essa ha acquisito nel corso del tempo vi è infatti quello che si riferisce a comportamenti e attività posti in essere senza l'approvazione o di fronte all'espresso divieto delle pubbliche autorità. Ma sono stati definiti clandestini anche le migliaia di donne, uomini e bambini morti in quel

cimitero a cielo aperto che è divenuto il Mediterraneo, ovvero le persone che non hanno ancora mai toccato le nostre coste e dunque non hanno fatto in tempo a infrangere la legislazione che regola l'ingresso e il soggiorno dei cittadini stranieri nel nostro paese».

Mentre lascio ad altri dissertare sulla seconda interpretazione mi voglio soffermare sul primo tipo di Clandestino che riguarda la storia di una nave della Flotta Lauro negli anni '50.

In questo periodo molte persone che per varie ragioni non potevano inserirsi nei flussi migratori ufficiali sceglievano, a proprio rischio, di trasferirsi da uno Stato all'altro utilizzando un sistema vecchio quanto il mondo: l'espatrio clandestino. Il fenomeno che era così diffuso e preoccupante per i vari Stati e per l'Armamento internazionale al punto da intensificare e stabilire rigide procedure di controllo ad ogni livello, con l'obbligo per i Comandanti della denuncia di rinvenimento di "clandestini" alle autorità dei porti di arrivo.

La tendenza di tutti gli Stati fu quella di "rispedire" il clandestino "al mittente" innescando così delle interminabili vicende legali e assicurative da far letteralmente impazzire i poveri Comandanti. Spesso, senza documenti, era difficile individuare lo stato di provenienza del clandestino che nel frattempo restava a bordo affidato al Comandante su cui ricadeva "l'esecrazione" per aver "imbarcato" il clandestino. In epoche più recenti con l'evoluzione delle attività dei P&I CLUBS e diversi accordi internazionali la gestione del "clandestino" è divenuta più snella e meno penalizzante soprattutto per i Comandanti.



La nave a cui è legata questa vicenda è la TC *AMALFI* che, negli anni '50, trasportava prodotti petroliferi dai Caraibi al Nord Europa. Preferisco non fare nomi e non menzionare date circostanziali. La storia inizia nel porto di Finnart (Scozia) dove, durante la scarica, imbarca il nuovo Comandante e altro personale di Coperta e Macchina. A scarica ultimata, contestualmente all'imbarco del pilota, arriva la polizia che porta a bordo un giovane ammanettato e lo consegna al 1° Ufficiale. La polizia presenta un verbale di consegna di "clandestino" con l'obbligo del Comandante di mantenerlo segregato fino all'uscita dalle acque territoriali del Regno Unito. Questa eredità faceva parte delle "consegne" trasferite al nuovo Comandante che, come sempre capita nel cambio di comando, poteva essere stata sottovalutata o sfuggita tra gli innumerevoli adempimenti e passaggi di carte e raccomandazioni.

Il clandestino, di circa 25 anni, proveniva dalle Canarie, aveva l'aspetto di una persona per bene ed era a bordo da circa 6,5 mesi. Il Comandante precedente ne aveva "registrato a giornale" il suo ritrovamento e denunciava regolarmente la presenza a bordo in ogni porto di arrivo. E infatti, in ogni porto, questo ragazzo, di nome Manuel, veniva preso in consegna dalla polizia che lo riportava solo poco prima della partenza. In alcuni paesi del Centro America il giovane veniva "restituito" spesso malconcio, pieno di lividi e talvolta anche con dei segnali evidenti di colpi di sciabola inferti "di piatto" (caratteristica comportamentale che distingueva in special modo soltanto i militari venezuelani).

Durante la permanenza a bordo, nei periodi di navigazione, Manuel si era fatto ben volere da tutti ed era sempre disponibile per ogni genere di lavoro riuscendo anche a racimolare piccole somme di danaro. La sua meta

agognata era l'Argentina dove era sicuro di trovare lavoro. Ma nelle attuali circostanze, non era accettato da nessuna autorità ed era costretto a restare a bordo nelle condizioni dianzi descritte.

Il nuovo Comandante appena resosi conto della pesante eredità e degli obblighi ed adempimenti che questa comportava incominciò a lasciarsi andare a scene di paranoia in cui intravedeva come unica soluzione l'abbandono in mare del clandestino... Secondo il terzo Ufficiale di Coperta testimone dei fatti narrati, non c'è da scandalizzarsi. Un ufficiale di una nave tedesca, da lui interpellato su come venivano trattati i clandestini sulle loro navi, gli aveva risposto in modo molto sbrigativo: noi non perdiamo tempo; appena ne troviamo uno, abbiamo sempre un fusto pronto per calarlo in acqua e liberarcene definitivamente...

La nave partì da Finnart diretta a Caripito (Venezuela) un terminal "sperduto" ubicato nel fiume "Rio San Yuan" alla confluenza del "Rio Caripito". **(foto)**

Cominciata la navigazione Manuel aveva ripreso le abituali attività raccontando ai suoi amici come era stato trattato dalle autorità inglesi e cominciò a mostrare segni di stanchezza; non ce la faceva più a sopportare quella vita ben lungi da quella che si era immaginata e a cui aspirava disperatamente. Non riusciva più neanche a sopportare l'idea che al prossimo arrivo in Venezuela se il Comandante ne denunciava la presenza a bordo, sarebbe stato prelevato dalla polizia, incarcerato e malmenato prima di rientrare a bordo. Era ormai deciso a tutto anche a fuggire di notte senza alcuna conoscenza del luogo. L'equipaggio, impietosito e comprensivo come sempre, avrebbe fatto qualunque cosa per agevolarlo.

Il Comandante assillato dalla prospettiva di dover affrontare l'intero periodo del suo imbarco senza poter risolvere il problema del Clandestino, cominciò a non dormire la notte, si sentiva disturbato solo a vederlo in giro tra l'equipaggio ed a scervellarsi su come giungere ad una soluzione.

Un bel giorno, dopo essersi consultato col suo amico Direttore di Macchine, comunicò al 1° Ufficiale che non aveva più intenzione di denunciare la presenza del clandestino al prossimo porto di arrivo e che aveva deciso di farlo sbarcare "clandestinamente".

A metà navigazione, circa 6 giorni prima del previsto arrivo in Venezuela, fu dato ordine al nostromo di costruire uno zatterino e di tenerlo approntato in coperta. Il Comandante intendeva trasferirvi, nottetempo, il giovane Manuel poco prima della partenza da Caripito. Il nostromo, in meno di un giorno, utilizzando tre fusti vuoti ed un telaio di assi fissato con traversini e doppio "pagliolato" riuscì ad ottenere uno zatterino di mt 2 x 2,50. Ufficialmente lo zatterino doveva servire per ritoccare il bagnasciuga al porto di arrivo.

Dopo circa tredici giorni di navigazione la nave arriva in Venezuela. Manuel viene rinchiuso nella cala del nostromo, sopra al gavone di prua, e tutto l'equipaggio riceve l'ordine del silenzio assoluto sulla sua presenza a bordo; a domanda rispondere: "nessun clandestino a bordo".

CARIPITO

Per raggiungere Caripito si entra nel Golfo di Paria, a ponente dell'isola di Trinidad, e si risale lungo il San Juan River per circa 15 miglia tra Guria e la confluenza col fiume Caripito. A Guria imbarcano due piloti e due militari che resteranno a bordo fino all'uscita, dopo la caricazione. Il traffico è ristretto ad un unico senso fino alla zona d'ancoraggio in prossimità del pontile di caricazione. Il fiume è molto stretto e si snoda con diverse anse la cui curvatura richiede una attenta navigazione con cambio continuo di direzione; nella parte superiore





del percorso, in località Cano Francis, il corso del fiume presenta una curva a dritta di circa 100 gradi. Il fiume si snoda al centro di una fitta e densa foresta e, durante le varie curve, i rami dei giganteschi alberi lambiscono la prua della nave. Arrivando dal mare, trattandosi di zona pianeggiante e senza rilievi, si vede una immensa fascia verde e nebbiosa e fa una strana sensazione vedere la nave che si “immerge” lentamente in questo labirinto vegetale in cui gli alberi sembrano spostarsi e curvarsi per consentire il passaggio della nave fino a lambirne ogni sua parte. Nel fiume e sulle sponde si notano dozzine di grossi alligatori indifferenti al passaggio della nave, qua e là sui vari banchi emergenti dal fiume si notano degli splendidi IBIS dai colori rosso scarlatto mentre stormi

di uccelli di ogni razza e grandezza svolazzano e cinguettano con ritmo incessante; molto vistosi sono i pappagalli verdi. Lo spettacolo indimenticabile è costituito dalle scimmie che saltando di ramo in ramo sembrano voler gareggiare in velocità con la nave e accompagnarla durante il suo lento spostamento verso il “cuore” del loro territorio. La nave spinta dalla turbina non fa molto rumore; il leggero fischiare della turbina è impercettibile e sembra quasi rispettoso dei suoni della foresta e dei suoi abitanti.

Ma purtroppo, l’atmosfera così surreale di questo piccolo e paradisiaco cosmo viene all’improvviso profanata e disturbata da alcuni spari di moschetto. Cosa succede? I due soldati imbarcati a Guria insieme ai Piloti, mentre si sgranchiscono le gambe passeggiando in coperta, si divertono a giocare a tiro a segno con gli alligatori che la nave sfiora nella sua lenta navigazione. Gli spari sembrano avere più effetto sugli uccelli e sulle scimmie che sugli alligatori che, salvo qualche tuffo, restano prevalentemente indolenti ed indifferenti quasi a voler sfidare i roboanti e baffuti militari. Altri animali disturbati dagli spari, si intravedono tra la vegetazione mentre corrono spaventati: cinghiali, tapiri, cervi e, tra i rami degli alberi, si intravede anche il pelo maculato di qualche giaguaro chiamato dai militari “el tigre”. La corrente in alcuni punti raggiunge anche i 4 nodi e ogni tanto, nelle varie curve, si sente che lo scafo tocca il fondo sabbioso per poi riposizionarsi di nuovo verso il centro del





fiume. A Caripito, in quel periodo, vi era un solo pontile di caricazione e la nave ormeggiò al pontile con il lato dritto e la prua verso terra. Non esistevano rimorchiatori e la manovra di ormeggio veniva eseguita lentamente sfruttando la favorevole corrente montante. Arrivati al terminal nelle prime ore del pomeriggio con zavorra leggera, trascorsero alcune ore prima dell'inizio della caricazione che, durante le ore notturne, comunque, ebbe un ritmo molto rallentato. Dopo varie interruzioni

dovute a improvvisi temporali caratterizzati da vento forte e intensi piovvaschi, le cisterne furono tutte piene nel pomeriggio del giorno successivo. Erano stati caricati circa 130.000 barili di “gasoline” e altri prodotti “puliti”.

UNA NOTTE DA DIMENTICARE

Per scostarsi dal pontile, si mollarono gli ormeggi, si puntò la prua sulla sponda e accostando tutto il timone a dritta, con la macchina avanti, si riuscì lentamente a far girare la poppa verso il largo, dove, dopo aver completato tutto il giro, si diede fondo l'ancora per aspettare la luce del giorno e la marea favorevole. La nave restò quindi, nel cuore della notte, in mezzo alla foresta mentre tutt'intorno la natura sembrava riappropriarsi del suo predominio su uomini, cose ed animali. Lo scorrere veloce delle acque, il brusio degli animali notturni, i tuffi sommessi degli alligatori sembravano far parte di un'unica armonia; nel buio, tra la vegetazione spiccavano dei piccoli bagliori di fuoco; non erano lucciole e i militari indicando col dito spiegavano che si trattava degli occhi di “el puma”. In breve tempo, piloti e militari, dopo una lauta cena, andarono a riposare restando in servizio solo il personale di guardia in Coperta e Macchina.

Dopo la mezzanotte l'insonne e ansioso Comandante aveva deciso che era giunta l'ora per il povero Manuel. Fa chiamare dei marinai e ordina al nostromo di calare in mare lo zatterino e di collaudarne prima la robustezza e la sicurezza. Il nostromo borbotta qualcosa, esegue l'ordine e, al ritorno, commenta che per lui quel “coso” non è per niente sicuro sia per la forte corrente che per gli alligatori.

Nonostante ciò, parte l'ordine perentorio di prelevare Manuel dal suo nascondiglio forzato e scaricarlo sullo zatterino. Quelle poche persone dell'equipaggio che erano state interpellate dal Comandante, partirono protestando e per nulla convinti di prelevare Manuel. Infatti scomparvero verso prua senza più riapparire. Il Comandante, paonazzo in viso, minacciava ferro e fuoco e non faceva altro che ripetere: “faremo i conti a Napoli con tutti voi! Vi farò vedere io chi sono!”

Nonostante le grida, sia i piloti che i militari dormivano pesantemente. Ancora non era terminato il turno della 2° guardia e allora il Comandante decise di svegliare il 1° Ufficiale, un pezzo d'uomo alto oltre 1,90 metri ed il Giovanotto diplomato che doveva montare di guardia con lui. Il 1° ufficiale, proveniente dalla Marina Militare, aveva un alto concetto dell'ordine e della disciplina e non ebbe alcuna esitazione ad eseguire l'ordine perentorio del Comandante di andare a cercare Manuel e di “imbarcarlo” sullo zatterino. La coperta era deserta, l'equipaggio, in disaccordo, era scomparso e, dopo lunghi minuti, il 1° Ufficiale comparve trascinando il malcapitato e, con l'ausilio del suo ubbidiente allievo, eseguì rapidamente l'ordine tanto contestato. Manuel ormai rassegnato e sfinito non aveva neanche più la forza di piangere e gridare; tutto raggomitolato su se

stesso si lasciò adagiare sullo zatterino. Uno strappo al “gherlino “ che teneva lo zatterino e poi via, Manuel sul suo zatterino, venne portato via dalla corrente nel buio della notte. Qualcuno giurò di aver sentito il sordo rumore di un alligatore che si tuffava...

Era avvenuto tutto in pochi attimi senza che i presenti e quelli che si erano nascosti per non obbedire al Comandante potessero rendersi conto del fatto compiuto. Alle prime luci dell'alba la nave si mise in movimento verso la foce. Piloti e militari non avevano realizzato niente di quanto era successo in quella terribile notte.

La voce, nel frattempo, si era diffusa tra l'equipaggio e durante tutto il percorso fino alla foce, tanti occhi speranzosi, andavano alla ricerca di qualche segnale che Manuel ce l'avesse fatta. Si davano conforto tra di loro: "non ti preoccupare, il ragazzo era agile e sarà subito balzato sulla terra ferma; ora sarà al sicuro in qualche villaggio"... E il Comandante, sfogandosi col Direttore, suo intimo amico,: " macché salvato e salvato! Lo volete capire che se si è salvato io sono rovinato?...."

Quella notte, in quel paradisiaco e remoto angolo di mondo, una triste pagina di storia era stata scritta da quella nave, dal suo Comandante e dal suo equipaggio.

LE NOTTI INSONNI

L'AMALFI lasciò il Venezuela diretta a Cuba e da Cuba procedette per Corpus Christi, nel Golfo del Messico. Durante le due traversate rispettivamente di 4 e tre giorni, il Comandante non dormiva più nel suo letto e trascorrevano tutte le notti sul ponte di comando passeggiando nervosamente. Escogitò poi il sistema di stendersi sul divano in sala nautica dove, mantenendo la luce accesa, infilava la testa in una federa di cuscino per poter fare qualche ora di sonno. Ma spesso si svegliava di soprassalto urlando: " Manuel! Manuel !". Il secondo ufficiale interveniva prontamente aiutandolo a liberarsi della federa per evitargli di andare a sbattere contro qualche paratia. "Comandante non vi preoccupate! Manuel si è senz'altro salvato, non c'era alcun pericolo ed il ragazzo era in gamba!."

"Ma che salvato e salvato! Lo volete capire che se si è salvato io sono finito?...." Furono sette notti di inferno, la voce della coscienza era implacabile e l'uomo sembrava ormai prossimo alla pazzia. Ma ecco che all'arrivo a Corpus Christi, inaspettatamente, arriva da Napoli il nuovo Comandante ed il nuovo Direttore di Macchina. Fu una liberazione per tutti.

La sostituzione del Comandante e del suo "consiliore" ed ispiratore Direttore di Macchine, così immediata e vicina alle date del triste evento di Caripito fu un chiaro segnale della meritata punizione. Non si seppe mai chi denunciò così rapidamente agli Uffici della Flotta quanto era accaduto. Un fatto è certo: chissà per quante notti ancora l'incubo di Manuel tormentò la mente e la coscienza di quel Comandante.

Furono successivamente anche attivate delle procedure disciplinari sulla base di varie testimonianze ma non se ne conobbe mai l'esito. Nel frattempo il nome di quel Comandante era stato inciso a caratteri indelebili nella memoria collettiva di tutti i marittimi.

Questa storia l'ho ascoltata per la prima volta nel 1960 e da allora ho continuato a sentirla, raccontata con tutte le sue varianti e sfaccettature, nel corso degli anni successivi, riportata sempre con dovizia di particolari dalla voce diretta di almeno 20 persone tra le 40 componenti l'equipaggio dell'AMALFI.

La storia si diffuse rapidamente su tutte le navi e spesso, specialmente durante le ore di guardia notturna, era l'argomento che più stuzzicava la memoria e la fantasia. A parte i coloriti racconti sulla giungla e sugli animali che la popolavano la vicenda di Manuel divenne una leggenda che ancora oggi è viva nella memoria di molta gente. Naturalmente cominciarono a circolare le voci più strane: qualcuno aveva raccontato di aver rivisto Manuel in Argentina, qualche altro giurava di aver ricevuto una o più lettere da Manuel che si era salvato e che aveva trovato lavoro in Venezuela. Ma la verità nessuno la seppe mai. Il destino beffardo e crudele volle poi che l'AMALFI, a Corpus Christi, caricasse gasolio per l'Argentina, la destinazione tanto agognata dal povero Manuel.

LIBRI IN VETRINA . . . raccomandati

Il 2018 è stato un anno importante per la storia marittima del nostro Paese. A settembre, infatti, sono ricorsi i 200 anni dall'entrata in servizio del Ferdinando I, prima nave a vapore del Mediterraneo. E come non ricordare la celebrazione del centocinquantenario della nascita del commendator Pattison, figura di primissimo piano nella cantieristica nazionale, evento tenutosi presso la sede del CSTN il 13 novembre.

Proprio nel mese di settembre, quasi a voler sottolineare l'importanza della ricorrenza, sono stati pubblicati due libri che costituiscono una pietra miliare nella storia navale. Due libri che ricostruiscono le vicende dei gruppi armatoriali legati alla famiglia Florio, uno che copre il periodo fino al 1931 e l'altro dopo il 1931, e che, per un felice scherzo del destino, sono stati pubblicati in contemporanea e senza che i rispettivi autori fossero al corrente del lavoro dell'altro. Due opere che non possono mancare nella biblioteca di ogni appassionato o studioso del settore.



LE NAVI DEI FLORIO

Storia delle attività armatoriali 1840-1931

Paolo Piccione - Nuova Ipsa Editore, 2018.

Con questo lavoro l'architetto Paolo Piccione restituisce il giusto merito alla famiglia Florio, forse i maggiori armatori italiani di ogni tempo. Infatti i Florio, palermitani di origine calabra, fino a oggi sono stati paradossalmente ricordati per la Targa Florio, per il Marsala, per le tonnare e per gli sfarzi di Donna Franca, piuttosto che per l'attività principale, quella che ha sostenuto e permesso forse tutte le altre: l'industria navale, sia nell'armamento che nella cantieristica. In questo bel volume, riccamente illustrato, Paolo Piccione ci narra delle origini, della casa Florio al servizio della nuova Italia, della Navigazione Generale Italiana (la più grande creazione di Ignazio Florio), della Fonderia Oreteca e del cantiere di Palermo, degli yacht e delle barche da regata della famiglia, e delle ultime navi, quelle che poi costituirono il nucleo della Tirrenia.

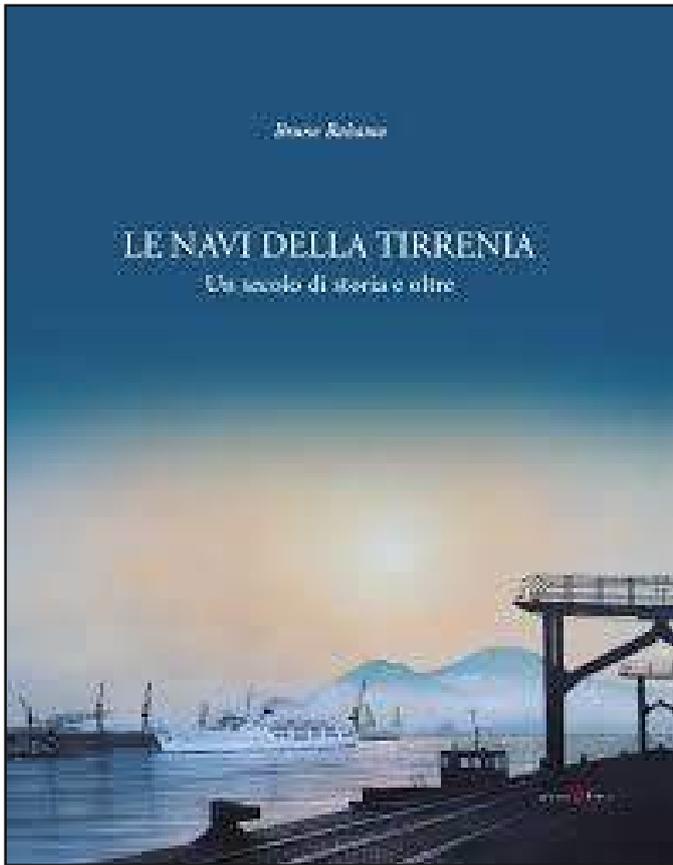
In appendice di ogni nave è riportata una completa scheda tecnica e informativa.

Notiamo che sia l'attività armatoriale che quella cantieristica si intreccia con le vicende della Ducrot, rinomatissima azienda palermitana produttrice di arredamenti navali e alberghieri di gran lusso. Speriamo un giorno di poter leggere qualche monografia su questa importante realtà.

Paolo Piccione, palermitano, vive a Genova e divide la sua attività professionale tra la progettazione di allestimenti navali e nautici e la ricerca storica sulla marina mercantile. Egli è un autore ben noto nel campo navale, ed ha al suo attivo numerose pubblicazioni tra cui: *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane* (Genova 2003); *Giò Ponti. Le Navi. Il progetto degli interni navali* (Milano 2007); *Nino Zoncada, interni navali 1935-1975* (Genova 2007); *Le navi di Garibaldi. Storia dei piroscafi Piemonte e Lombardo* (Genova 2011).

Come è noto a tutti Ignazio Florio è stato anche coinvolto in pieno dalla passione dello yachting che già alla fine dell'800 lo vedeva tra i principali armatori internazionali di mitici yacht a vapore ed a vela e tra i soci promotori del Regio Yacht Club Italiano fondato a Genova nel 1879.

L'autore Paolo Piccione, per la gioia degli appassionati di yachting, nella sua meritevole opera ha dedicato un intero capitolo agli yacht e alle barche da regata di Ignazio Florio, capitolo nel quale è possibile trovare notizie, dati, particolari e riferimenti straordinariamente interessanti.



LE NAVI DELLA TIRRENIA

Un secolo di storia e oltre

Bruno Balsamo, Con-fine Edizioni

Dove in un certo senso si interrompe la narrazione dei Florio, subentra la Tirrenia, che comunque può essere considerata una loro “creatura”. Grazie al capitano Bruno Balsamo finalmente possiamo disporre della storia completa di una delle più significative compagnie di navigazione italiane, la napoletana Tirrenia, anche se leggendo il libro scopriamo che essa non era solo napoletana ma anche palermitana e fiumana. L’opera tratta, agilmente, anche delle origini dei servizi marittimi sovvenzionati, intrecciandosi così con la storia dei Florio. Proprio dalla fusione della Florio con la Compagnia Italiana Transatlantica nacque nel 1931 la Tirrenia. La narrazione storica si arresta al 2012, l’anno della privatizzazione, fatto salvo un rapido accenno all’attualità. Così l’autore ha scelto, saggiamente, di non lasciarsi coinvolgere dal dibattito sulle scelte politiche e tecniche che hanno portato al nuovo corso, e di rimanere in un preciso

ambito storico. Come recita il titolo del libro “Le Navi della Tirrenia”, a ogni nave è dedicato un capitolo con bellissime illustrazioni, sia fotografiche che artistiche, e vi sono riportate le vicende storiche e le caratteristiche tecniche, e spesso i piani generali.

Il capitano Bruno Balsamo, nato a Sorrento nel 1934, è stato per trenta anni impiegato dell’ufficio tecnico presso la direzione generale della Tirrenia, a Napoli. Attento ricercatore e studioso di storia navale e non solo, ha pubblicato i seguenti libri: in campo navale *L’Associazione Marittima di Mutuo Soccorso tra Capitani di Meta in un racconto di Michele Paturzo ufficiale di Marina e scrittore* (Monghidoro 2009); *Gli Aponte, un’antica famiglia marinara sorrentina* (Monghidoro 2011); *Il Borgo dei Santi Giovanni e Paolo nella storia della marineria sorrentina* (Monghidoro 2012); in tema di storia patria *La Confraternita del Pio Monte dei Santi Prisco e Agnello in Sant’Agnello* (Castellammare di Stabia 1994); *Un’antica estaurita. La Chiesa parrocchiale dei Santi Prisco e Agnello* (Sant’Agnello 2005); *Piazza Sant’Agnello - Storia e riqualificazione* (Castellammare di Stabia 2015).

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE

... il porto
della cultura
del mare

AIUTATECI A DIFFONDERE IL NOTIZIARIO TRA I VOSTRI AMICI APPASSIONATI DELLA CULTURA DEL MARE

RICORDO DI JEFF MARTIN



La vela internazionale piange la scomparsa di Jeff Martin, ex segretario esecutivo della classe Laser mondiale (ILCA) e membro del Council di World Sailing.

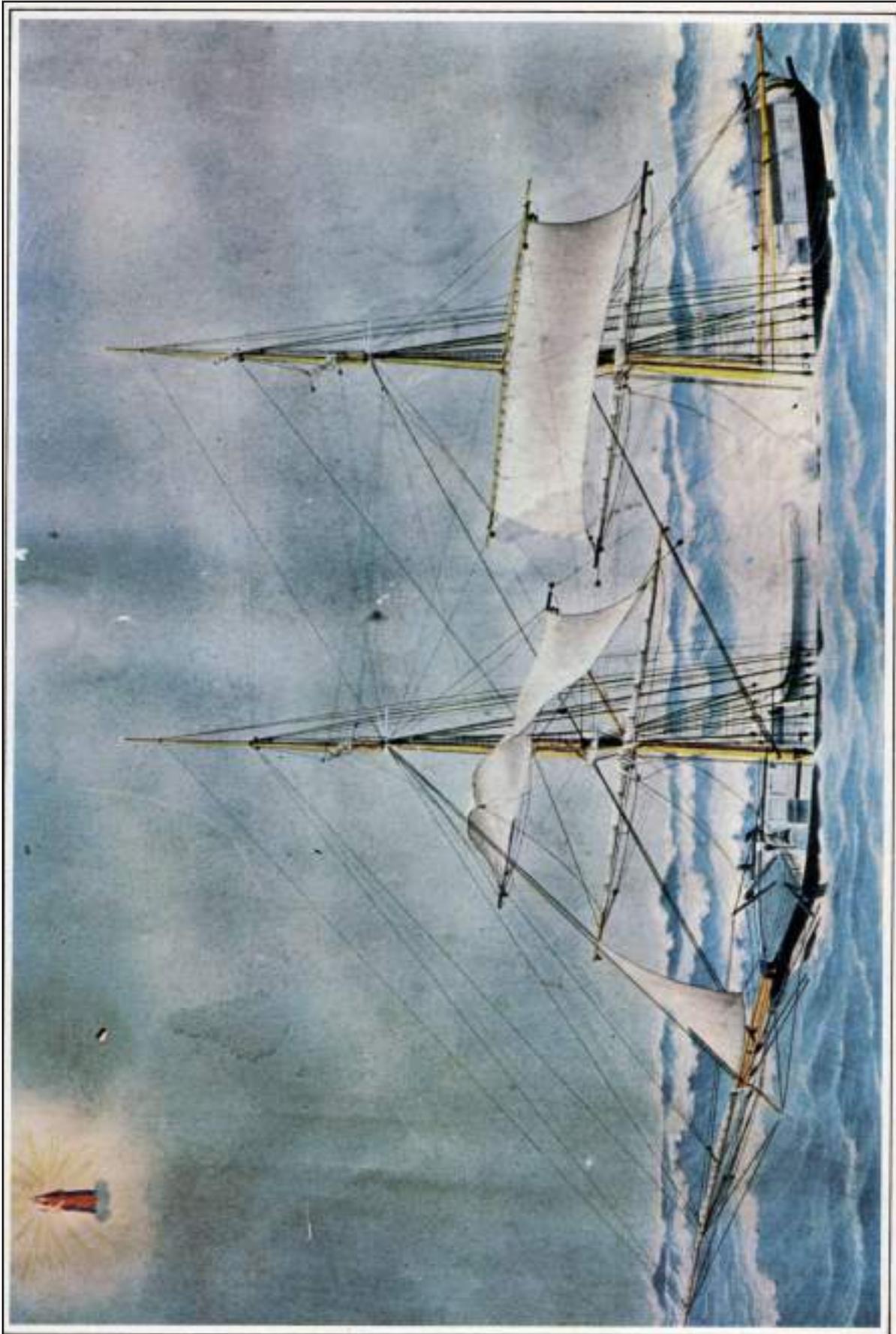
“Nato a Flamouth in Inghilterra ha lavorato instancabilmente per portare e mantenere la classe Laser agli apici della vela olimpica. Membro della Hall of Fame della classe internazionale Laser (ILCA) insieme a leggende della vela e agli ideatori del singolo più diffuso al mondo, Jeff Martin si era meritato il riconoscimento con queste motivazione:” *Per molti nella comunità velica il nome Jeff Martin è sinonimo di Classe Laser visto il suo ruolo guida per decenni, iniziato poco dopo la nascita stessa dell’associazione*” (M. Tognozzi).

Abbiamo chiesto un ricordo a Carlo Rolandi che per la sua ultra decennale attività internazionale ha avuto modo di frequentarlo. “*Ho conosciuto Jeff Martin durante la mia*

presidenza alla Federazione Italiana Vela e nel corso dei numerosi anni durante i quali sedevo, insieme a lui, al tavolo del Council della Federazione Mondiale Vela, allora IYRU. Con Jeff ho avuto molti incontri, ed anche scontri, ma sempre nell’interesse dei regatanti e della Classe da lui diretta. Si è battuto con tenacia perché il Laser diventasse Classe Olimpica sostenendo la tesi che questa imbarcazione aveva un costo limitato permettendo alle nazioni più piccole di poter partecipare alla Regata Olimpica.

Con la sua scomparsa la Vela mondiale perde un ingranaggio importante per la sua attività. Desidero porgere ai Familiari di Jeff e sensi del cordoglio mio e della Vela italiana”.





Naufragio del "Santena" in Adriatico. Per G.R. di Domenico Cavarrone (19-21 novembre 1862).