



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 IX - N° 90

NOTIZIARIO ON-LINE

febbraio 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|--------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • I clipper dell'Oppio | pag. 19 |
| • Centro Studi Tradizioni Nautiche | pag. 2 | • La vela nella XVII Olimpiade | pag. 23 |
| • Le Cartoline della Vela | pag. 3 | • I grandi timonieri | pag. 26 |
| • L'epoca della chiglia fissa | pag. 7 | • inBreve | pag. 29 |
| • Personaggi storici - Raffaele Lauro | pag. 11 | • Posta ... al CSTN | pag. 30 |
| • Antichi Mestieri | pag. 15 | • Immagine di chiusura | pag. 32 |

EDITORIALE

Il 2020 al CSTN è iniziato sotto buoni auspici e ci attendiamo nuovi traguardi. Il nuovo Direttivo nominato dalla

Presidenza Nazionale si è insediato a sta programmando le attività da portare avanti.

Grosse novità per la crescita del CSTN sono in fase conclusiva e speriamo di darne dettagliata comunicazione nei prossimi Notiziari. La squadra di volontari che opera alla conduzione del CSTN è accresciuta di un'altra nuova unità.



Hanno collaborato: *Giuseppe Angrisano, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gaetano Gallinaro, Giovanni Iannucci, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

Prima della fine dell'anno il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, Ammiraglio di Sq. Maurizio Geminiani, ha provveduto con delibera n° 90 del 23/12/2019 a confermare/nominare il Direttivo del CSTN, atto che rientra nei suoi compiti da quando il CSTN, ancorchè fondato dalla Sezione di Napoli e con Sede presso la stessa Sezione, è stato strutturalmente posto alla dipendenza diretta della Presidenza Nazionale.

Il Direttivo è composto da sette membri:

- Paolo Bembo Ammiraglio, già componente del precedente Direttivo in rappresentanza della Presidenza Nazionale della LNI. Giornalista professionista, direttore della rivista "Lega Navale" fondata nel 1897. Esperto di pittura marinista, autore di volumi e scritti sulla materia.
- Vasco Fronzoni Avvocato, già componente del precedente Direttivo, ha sostituito il padre ing. Franco Fronzoni tra i fondatori del CSTN. E' un valente archeologo subacqueo e scopritore di siti e reperti sommersi.
- Mario Mancini già Professore Emerito del Policlinico Federico II, tra i fondatori del CSTN. Appassionato velista regatante ed esperto navigatore, ha anche compiuto una traversata atlantica.
- Maria Paradiso Professore ordinario di Geografia Politica ed Economica presso l'Università del Sannio e l'Università Statale di Milano, presidente del Social Sciences Committee dell'Academia Europaea (Londra). Neo eletta nel Direttivo del CSTN.
- Paolo Rastrelli Ex Dirigente bancario, velista e navigatore, cultore e ricercatore di storia dello yachting di cui ha pubblicato scritti e monografie. Animatore e Segretario del CSTN sin dalla fondazione, ha creato e cura il Notiziario CSTN, rivista on line di storia, cultura e tradizioni marinare, diffusa in Italia e all'Estero. Con la delibera n°90 del 23/12/2019 è stato nominato Direttore del "Centro Studi Tradizioni Nautiche".
- Carlo Rolandi Affermato commercialista, olimpico della Vela, pluricampione italiano ed Europeo, dirigente e Giudice internazionale di Regata. È stato Presidente della Federazione Italiana Vela per 8 anni, della quale oggi è Presidente Onorario. Fondatore ed animatore del CSTN è tra i principali donatori avendo ceduto tutta la sua voluminosa biblioteca e documentazione.
- Alfredo Vaglieco Avvocato, velista e regatante. Da sempre socio e dirigente della Sezione di Napoli ne è Presidente in carica per il terzo mandato consecutivo. Alla sua tenacia ed alla sua intraprendenza si deve la realizzazione dei nuovi locali della Sezione di Napoli presso i quali il CSTN ha la sua prestigiosa sede. Nella qualità di padrone di casa è entrato a far parte del Direttivo del CSTN.

Il giorno 20 gennaio 2020 il Direttivo ha tenuto la sua prima riunione per una stretta di mano tra vecchi e nuovi componenti. Paolo Rastrelli ha fatto un breve riepilogo dell'attività svolta dal CSTN nei suoi 20 anni di vita (1999-2019) sottolineando i brillanti traguardi raggiunti.

La riunione si è chiusa con l'impegno di predisporre un programma operativo per il 2020 da discutere quanto prima collegialmente.



Le cartoline della Vela

Gianni Magnano, ingegnere navale, appassionato studioso e ricercatore di storia dello yachting, autore di pregevoli pubblicazioni dedicate a uomini, barche, circoli nautici e cantieri navali di Voltri, sua città natale, ha tra l'altro raccolto pazientemente una rara collezione di cartoline illustrate aventi come soggetto la vela e soprattutto quella agonistica. Approfittando dell'amicizia che lo lega al "Centro Studi" e al "Notiziario" che già in passato ha pubblicato suoi scritti, gli abbiamo chiesto di organizzare una specie di mostra virtuale in modo da mettere in vetrina i gioielli della sua raccolta e raccontare attraverso di essi un ramo tutto da scoprire della storia dello yachting. Con la prima scheda del primo tema sul Kaiser Guglielmo II, velista armatore dei mitici "Meteor" una premessa introduttiva dell'autore.



LA STORIA DELLO YACHTING ATTRAVERSO LE CARTOLINE ILLUSTRATE

PREMESSA dell'AUTORE

Da molti anni ho iniziato a collezionare cartoline a tema vela, legati a grandi regate, alla storia dello Yachting, del Duca degli Abruzzi e all'attività del Cantiere Costaguta di inizio 900.

Tra l'Ottocento e il Novecento si svolsero in Europa e negli Stati Uniti gran parte degli avvenimenti velici che delineano la storia di questo sport.

Parallelamente vi fu ampio uso delle cartoline illustrate come mezzo di comunicazione tra le persone.

La vela fu anche il tema di quelle illustrazioni, sia con il contributo di celebri fotografi che immortalarono barche e personaggi appartenenti a questo mondo, che come tema allegorico per messaggi di augurio.

Per quasi cent'anni questi rettangoli di cartoncino hanno viaggiato mostrando barche celebri, regate famose, e marinai, consegnandoci emozioni e segmenti di storia.

Ecco una rassegna di quei documenti che hanno contribuito alla diffusione della storia della vela in Italia e nel mondo. Di seguito le cartoline rappresentate con i riferimenti alle foto e le tematiche che rappresentano.

PRIMO TEMA

Il Kaiser Guglielmo II di Prussia e lo Yachting

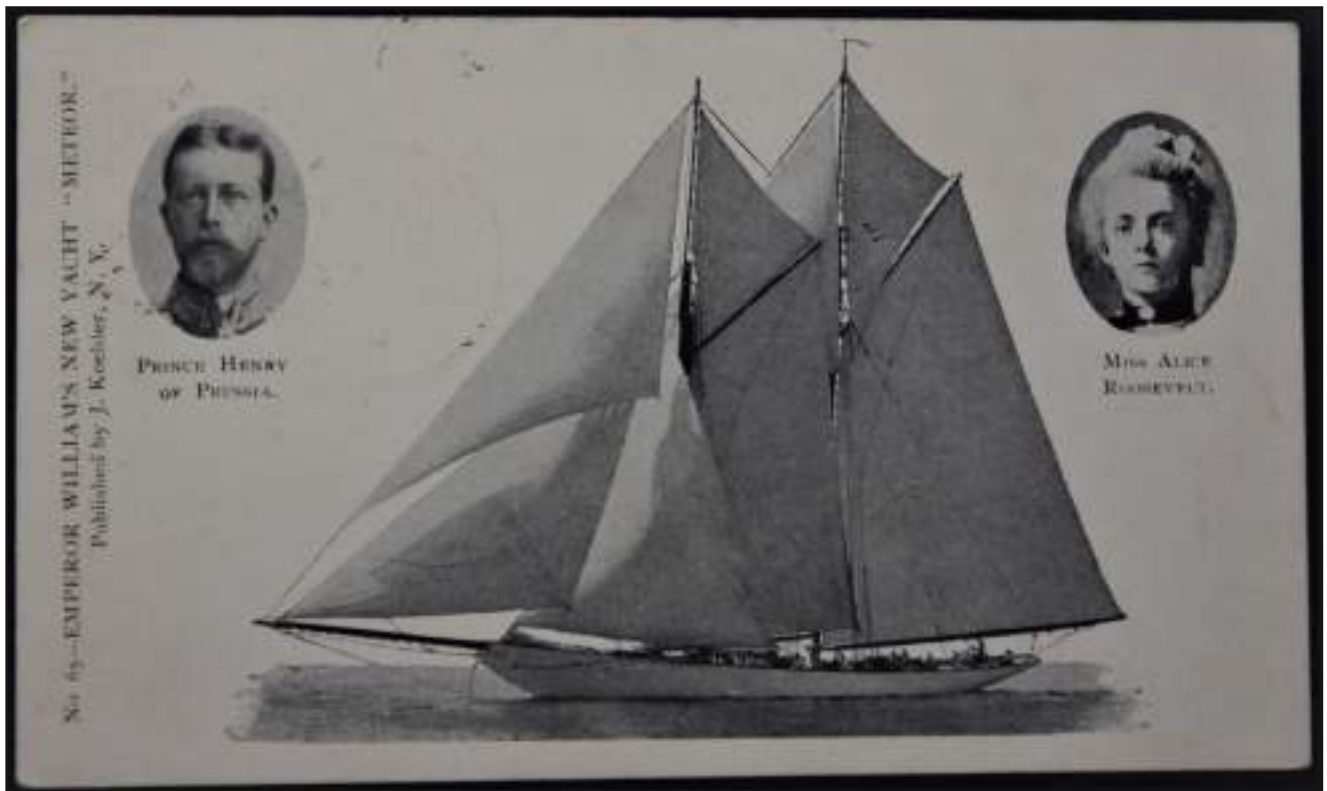
Gianni Magnano

Spesso invitato dalla zia la regina Vittoria di Inghilterra alle regate di Cowes si appassionò alla vela.

Fondatore dello Yacht club di Kiel e armatore del racer "Meteor" istituì la *Kaiser Cup*.



1902 Cartolina commemorativa della visita fatta dal Kaiser durante le regate della Coppa America con il fratello minore principe Enrico in compagnia del presidente degli Stati Uniti F.D. Roosevelt e la moglie Alice.



Lo yacht "Meteor" costruito su progetto statunitense, varato nel Febbraio del 1902 da Townsend Downey Shipbuilding Company a Shooters Island venne battezzato dalla figlia del presidente Roosevelt.



Il principe Enrico di Prussia in una cartolina dello stesso anno che condusse lo yacht in Germania attraversando l'Atlantico.



Cartolina postale spedita da New York ad Amburgo stampata per commemorare l'evento – si noti il timbro lineare con la bandiera americana a 13 stelle, che rappresentavano gli stati americani all'epoca.



Veduta del Yachtklub di Kiel fondato nel 1887 da membri della marina imperiale di cui Enrico II di Prussia fratello minore del Kaiser fu Commodoro.

Piu tardi venne ammessa l'iscrizione a membri civili.

L'allegoria rappresenta una parata della flotta del Kaiser con le bandiere imperiali tedesche.



Cartolina raffigurante un acquarello di una scena di regata tra yacht - l'arrivo.

Nota biografica



Guglielmo II di Prussia e Germania (1859-1941) è stato il terzo e ultimo imperatore tedesco e il nono e ultimo re di Prussia. Rimase sul trono con entrambi i titoli dal 1888 al 1918. Sua cugina Vittoria, regina d'Inghilterra, lo invitava regolarmente alle feste della settimana di Cowes. "Il kaiser si convinse che una nazione per essere veramente grande avrebbe dovuto coltivare una tradizione nautica, che la Germania non aveva".

Per questo, oltre ad armare la lunga serie di Meteor, ben quattro, mise in atto una sua strategia fondando a Kiel l'Imperial Yacht Club che diede vita alla Settimana

di Kiel che anticipava quella di Cowens e per dare livello internazionale alla manifestazione mise in palio la Kaiser Cup che riuscì ad

attrarre gli yacht americani che erano in Europa per andare a Cowes.

La settimana di Kiel entrò a far parte del circuito internazionale: all'edizione del 1912, oltre al grande "Meteor IV" del kaiser e alle golette di alcuni industriali tedeschi parteciparono inglesi, americani, italiani, norvegesi, francesi e spagnoli.

"Guglielmo II amava la vela e la navigazione, aveva un forte spirito di competizione Si sentiva sempre in corsa con i suoi cugini, figli della regina Vittoria). Cerata e sud ovest non mitigavano tuttavia il fiero piglio dell'imperatore (foto).



AMARCORD DELLA VELA NAPOLETANA

A Napoli, girando tra le banchine dei nostri Circoli nautici – in 1 km di costa 5 club ultra centenari: in nessuna parte del mondo! - viene un po' di magone a pensare quello che è stata la Vela napoletana e quella che è oggi. Sono ricordi ancora vivi tra quanti allora c'erano. Se si riuscisse a proiettare un film con quelle scene e in qualche modo a farlo vedere ai giovani velisti, sicuramente qualche emozione toccherebbe anche a loro. Uno dei grandi esponenti degli anni d'oro della Vela partenopea è Carlo Rolandi: settanta anni tra carriera agonistica, nove olimpiadi, giudice internazionale, Presidente Onorario della FIV, dopo esserne stato Presidente per due mandati. Così ci racconta i suoi ricordi.



RICORDI ORMAI SOPITI

L'EPOCA DELLA CHIGLIA FISSA A NAPOLI

Carlo Rolandi

I miei ricordi più distanti nel tempo risalgono all'immediato dopoguerra nel 1945 quando mi trovai a bordo dello Star "Libellula" (numero velico 1924) prodire di Roberto Ciappa. Sì, si trattava di una barca a chiglia fissa costruita dalla esperienza di "Masto Tore" artigiano napoletano che svolgeva la sua attività nelle grotte di Posillipo. Ricordo ancora che sulla murata di "Libellula" era scritto NY-36 (**foto 1**) che ricordava l'occupazione del Circolo Canottieri Napoli da parte delle forze armate alleate americane.

Con questa barca, più solida ma anche più pesante delle altre sue consorelle vincemmo il Campionato Campano; allora l'attività velica era molto ridotta e solo raramente ci spostavamo per andare a Genova, invece che a Trieste, per partecipare ai Campionati Italiani. Lo spostamento avveniva con navi della Società di Navigazione "Italia" la quale, bontà sua ed animata da un forte spirito sportivo marinairesco, applicava il nolo completamente gratuito. Noi raggiungevamo i campi di regata con pochi treni e molti chilometri a bordo di "corriere" automobilistiche che



foto 1-ROLANDI-CIAPPA star NY-36.NA.1945



foto 2-Star SIRAH 1022

avevano ancora le fiancate e le porte in legno causa la poca disponibilità di lamiere in ferro da parte dei costruttori. Eravamo dei veri pionieri: ricordo ancora quando per recarci a Portofino (la sede dello Yacht Club Italiano a Genova era stata distrutta dai bombardamenti nemici) la "corriera" ci lasciava sulla strada nazionale a monte di Santa Margherita Ligure ed a piedi eravamo costretti a raggiungere la meta.

Portando sulle nostre spalle i sacchi delle vele e gli indumenti di regata costituiti da poche tute, quasi impermeabili, reperite al mercato dei residuati bellici gestito dall'ARAR. Era questa una Vela romantica formata da equipaggi che erano completamente lontani da chimere di professionismo o di quanto altro potesse rendere lo sport velico una occasione di guadagno.

Ma a Napoli non c'era soltanto lo Star "Libellula": il Circolo Canottieri Napoli era all'avanguardia potendo annoverare nella

sua flotta lo Star “Sirah” (**foto 2**) che aveva vinto, proprio a Napoli, nel 1935 il Campionato di Europa con Guido Postiglione al timone e Nandino Gianturco quale prodiere; a questo si aggiungeva uno Star che aveva qualcosa in più rispetto alle altre barche della sua stessa Classe: il “Legionario” (1663), una costruzione dei Cantieri Baglietto del tutto particolare perché realizzata, sempre prima degli eventi bellici della Seconda Guerra Mondiale, in un momento in cui le regole di stazza permettevano di costruire uno scafo più piatto che rendeva la barca più veloce nelle andature di lasco e di poppa. Un altro Star simile si trovava a Trieste e, se ben ricordo, si chiamava “Axilla”.

Naturalmente questa modifica suscitò le proteste di tutti i proprietari di Star che vedevano danneggiate le loro possibilità di confronto e la Star Class corse subito ai ripari proibendone la costruzione. E’ ben nota la rigidità della Star Class che ha sempre imposto il pieno rispetto delle regole di stazza sancite dal LOG della Classe. Comunque, “Legionario” ed “Axilla” continuarono a vivere così come erano stati concepiti mietendo discreti successi in regate per lo più locali. Infatti il “Legionario” era affidato a Lucrino Monaco il quale, timoniere di tutto rispetto, non era propenso a recarsi a regata lontano da Napoli, mentre “Axilla” non andava mai oltre le acque della “Sacchetta” di Trieste. Dicevano i marinai, e tra questi particolarmente Salvatore Chiaiese (detto “Piscione”) che era il marinaio personale di Tino Straulino quando questi si trovava a Napoli, il che accadeva molto spesso per i suoi allenamenti, che il “Legionario” era uno Star “jellato” che non avrebbe mai vinto un Campionato, nonostante la sua particolare velocità in certe andature. Ed infatti, quando nel 1948 Tino Straulino, in coppia con Nico Rode, fu designato dall’allora Federazione Italiana della Vela (l’USVI) a rappresentare l’Italia alle Olimpiadi di Londra, si avverò la profezia di “Piscione” il quale disse a Straulino: “Comandante, questa barca non vi farà dormire!”

E così fu, tutti ricordiamo oggi come Straulino perse la medaglia d’oro, e poi il podio, per una rottura di albero e per una squalifica ingiusta a seguito di un reclamo presentato da un concorrente insoddisfatto.

Tornando al golfo di Napoli va detto che Napoli aveva, nel dopoguerra, la flotta di star più numerosa d’Italia ed i timonieri che andavano per la maggiore a livello nazionale. Ricordiamo il decano dei timonieri napoletani, Riccardo De Sangro dei Principi di Fondi (**foto 3**) che con il suo Star “Pegaso” (990) aveva rappresentato l’Italia alle regate olimpiche di Kiel nel 1936, suo nipote Ubaldo De Sangro Fondi che gareggiava con i colori rosso-blu del Circolo Remo e Vela Italia, ed ancora ricordiamo Giorgio Galli, Mario Farina e Turillo Di Majo che regatavano con i colori del Savoia con “Aquila” e “Stella del Sud”, già appartenuta a Mario Perretti.

E lasciando per un momento il Porticciolo di Santa Lucia ricordiamo Vittorio Postiglione, fratello di Guido,



foto 4 - Cavallo-Gargno

che regatava con il suo Star “Balilla” del Circolo Posillipo (ex “Giovinezza”); e ritornando poi a Santa Lucia dobbiamo ricordare il famoso Nino Cosentino, timoniere del Dragone “Venilia” alle Olimpiadi di Napoli nel 1960, che insieme al fratello Renato regatavano due Star con i colori rosso-bianco del Club Nautico: “Idra” e “Fiammetta”. Intanto ai Canottieri Napoli si faceva largo un altro timoniere che va ricordato come un “timoniere da vento fresco”: si tratta di



foto 3-Tessera1936B

Totò Monaco, detto “la troppicia” (ndr. la buriana) perché, regatando con il pesante “Libellula”, chiamava sempre il vento fresco.

Con il passare degli anni, a questa agguerrita “ciurma” di timonieri, si sono aggiunti altri timonieri che hanno scritto, anche loro, la storia della Vela partenopea. Parlo di Franco Cavallo che, in coppia con Camillo Gargano (**foto 4**), ha vinto, ad Acapulco la medaglia di bronzo all’olimpiade messicana del 1968, di Angelo Marino che con suoi numerosi Star “Desirée” ha ottenuto successi sia in Italia che all'estero, di Mario Rivelli eclettico timoniere dello Star “Maharabba” e del 5,50 “Dalgra” con il quale partecipò e vinse anche alle regate della “Coppa d’Italia”. Ed infine, anche se può sembrare immodesto parlare di se stessi, devo ricordare che anche io ho contribuito, prima insieme a Roberto Ciappa quale suo prodiere, e poi a timone dei miei numerosi “Caprice”, avendo sulla prua quello splendido prodiere che è stato Fofò Marino, a mantenere alti i colori della nostra città aggiudicandomi cinque Campionati Italiani e due Europei.

Degli Europei il primo l’ho vinto quale prodiere di Tino Straulino a Fedalà (Marocco) nel 1959 quando la Federazione Italiana Vela decise che avrei disputato l’Olimpiade del 1960 a Napoli in coppia con Tino Straulino, sostituendo Nico Rode che aveva dei disturbi alla schiena. Il secondo l’ho conquistato a Mohameddia (ex Fedalà) nel 1965 in insieme al fido Fofò Marino. La vittoria in cinque edizioni della “Coppa Nordio” nelle acque di Trieste hanno completato il mio palmares.

Anche la Classe Dragone ha avuto a Napoli una attività qualificata e ricordo il Dragone “Partenope” dei Canottieri Napoli reso famoso dall’equipaggio Maciocchi-Maciocchi e Civita e del Dragone “Gabbiano” affidato a Nino Cosentino del Savoia.

I Soling a Napoli hanno avuto vita breve, ma per completezza devo ricordare lo “Zio Paul” che mi è appartenuto e con il quale devo registrare anche un affondamento nelle acque tempestose di Hyeres, ed ancora ricordo “Surriento” (**foto 5**) di Pippo Dalla Vecchia con il quale ho anche regatato a Genova, prodiere, durante

la classica Settimana velica di Febbraio. Ed ancora, l’Italia ha partecipato alle Olimpiadi di Los Angeles nel 1984 e poi a quelle di Seoul nel 1988 con il Soling che aveva in equipaggio tre napoletani: timoniere Gian Luca Lamaro, Aurelio Dalla Vecchia e Valerio Romano, prodiere, e Roberto Perrone Capano, riserva.

Parlando di barche a chiglia non possiamo dimenticare la nutrita attività velica svolta con gli 8 m.S.I. tra i quali ricordo “Italia” del Club Nautico, vincitrice della medaglia d’oro all’Olimpiade del 1936 nelle acque di Kiel, “Orietta” battente il guidone del Circolo Canottieri Napoli, “Miranda” ed “Aria” del Circolo Savoia, “Bona” del Posillipo, “Cheta” e “Silphea” dell’Italia, tutte barche acquistate dai Circoli nautici partenopei quando i proprietari genovesi intesero disfarsene.

Queste barche a chiglia sono state una fucina per noi giovani timonieri che abbiamo potuto acquisire nozioni veliche e di regata dai diversi “Capitani” dei Circoli nautici che regatavano con noi a bordo degli 8 m.

Tra questi ricordo Michele d’Esposito e Peppe Montuori dei Canottieri Napoli, Bicchiere ed il figlio



foto 5 - SOLING SURRIENTO



foto 6 - De Angelis.

Gennarino dell'Italia, Mariano ed il figlio Michele del Savoia, Franceschiello e poi Michele Montuori ed il figlio Peppe del Club Nautico, Mario "Cap e fierro" del Posillipo che hanno contribuito in modo concreto e positivo alla creazione della Scuola Velica Napoletana.

Il golfo di Napoli, che per la regolarità dei suoi venti e delle sue correnti Beppe Croce definì "lo stadio del vento", è stato il palcoscenico sul quale le barche a chiglia si sono esibite nelle loro competizioni più importanti.

La Star Class, regina delle Classi Olimpiche, ha organizzato a Napoli i suoi Campionati del Mondo negli anni 1953 e 1957 ed ancora nelle acque capresi nel 1990. La Classe 5,50, anch'essa Classe Olimpica, nel 1965 disputa nel golfo di Napoli il suo Mondiale che vince Straulino sorpassando con il suo "Grifone" nella ultima prova in classifica generale l'australiano "Southern Cross".

L'Offshore Race Congress (O.R.C.) sceglie Napoli per le regate della One Ton Cup, messa in palio nel 1899 dal Cercle de la Voile de Paris e riservata alle barche da 29 a 32 piedi, che assegna il titolo mondiale a Nicola Sironi nel 1980 con "Filo da torcere" ed a Paul Cayard nel 1989 con "Brava" del napoletano Pasquale Landolfi, con Francesco De Angelis al timone (foto 6). La Rolex ormai da circa quindici anni organizza nelle acque capresi la "Capri Sailing Week" che vede allineate in partenza le più belle barche del mondo. E non dimentichiamo che Napoli è stata scelta quale campo di regata per le Olimpiadi di Roma nel 1960 suscitando consensi unanimi per la splendida organizzazione e le indimenticabili regate. Localmente viene disputato a Napoli ogni anno il "Campionato invernale di Altura" che vede 60/70 barche a chiglia contendersi il primato nelle diverse categorie.



foto 7. "Brava", la barca di Pasquale Landolfi che nel 1989 ha vinto a Napoli la One Ton Cup.5

PERSONAGGI STORICI

Vedete che combina il nostro NOTIZIARIO: l'aver pubblicato un vecchio articolo del 1929 sulla nave "Elettra" di Guglielmo Marconi, ha spinto il caro amico Amm. Giuseppe Angrisano, già Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina, ad inviarci il racconto che pubblichiamo sulla straordinaria figura del Comandante dell'Elettra, Raffaele Lauro di Meta di Sorrento, che Angrisano stesso nel 1958 venne a visitare nella sua casa metese. Altre inedite e straordinarie notizie sono state da Lui riportate da un album di famiglia.



IL COMANDANTE DELL'ELETTRA, RAFFAELE LAURO DI META DI SORRENTO

a cura di Giuseppe Angrisano

Seguo sempre con interesse il notiziario del CSTN. Nel numero 87 del dicembre 2019 mi ha fatto molto piacere la ripubblicazione dell'articolo (anno 1929) di Piero Girace che visitò lo yacht *Elettra* di Guglielmo Marconi, guidato nella visita dal Comandante della Nave Raffaella Lauro.

Io conobbi l'Ammiraglio Lauro nell'estate 1958 a villa Scinicariello in cima alla punta di Scutolo che chiude la rada di Sorrento. Ero in licenza dal mio primo imbarco sulla corvetta *Alcione*, nave di Squadra costruita nel cantiere di Castellammare di Stabia. Andai a trovarlo accompagnato da mia zia Pia Starace Guadagnino professoressa di francese al Nautico di Sorrento e da mia madre Antonietta Starace Angrisano. L'ammiraglio era un amico della famiglia Starace, ci accolse con la cortesia e la gentilezza che contraddistinguono i marinai di Meta e gli ufficiali di Marina. Mi parlò con gran benevolenza, io gli raccontai della Marina del 1958 e lui dei suoi imbarchi. Era stato comandante dell'*Elettra* di Marconi, del piroscampo *Barletta* e del vecchio *Palinuro* (foto 6). Di quest'ultimo mi disse che era molto manovriero tanto da consentirgli di ormeggiarlo di punta a Cagliari eseguendo tutta la manovra a vela. Mi ripeté gli ordini di quella manovra comandando di venire all'orza e poi di prendere a collo con calma; la sua voce dall'accento di Meta mi risultava familiare. Fu una conversazione piacevolissima e fu la prima e l'ultima. Un infarto se lo portò via il 5 agosto 1959.

Copio ora quanto mia zia Pia Starace e sua cugina Etta Starace Jerome hanno scritto su Raffaele Lauro nel loro libro "Album di Famiglia".

Nel 1919 Guglielmo Marconi aveva deciso di comprare uno yacht che facilitasse i suoi spostamenti per favorire gli esperimenti della sua invenzione.

La scelta cadde sul *Rovenska* costruito per l'arciduchessa d'Austria Maria Teresa e poi requisito durante la prima guerra mondiale dall'Ammiragliato britannico che intendeva trasformarlo in un dragamine. Marconi gli cambiò il nome in *Elettra* (foto 5) e si dedicò tutto a questa sua nuova creatura. Aveva bisogno di un Comandante che assumesse la responsabilità dell'allestimento e del reclutamento dell'equipaggio.

Scrivendo Vincenzo Guarino: si rivolse a Thacon de Revel che gli fece il nome di Raffaele Lauro ottimo ufficiale, ottimo Comandante ma dal carattere un po' troppo autoritario.

Raffaele Lauro (foto 1) era nato a Meta di Sorrento il 4 febbraio 1877 da Raffaele Lauro e da Rosa Savarese, cugina per parte materna del nostro nonno Michele Starace (mio bisnonno materno), dunque discendente del ceppo Starace armatori di Vico Equense.

Allievo dell'Accademia Navale a Livorno ne usciva nel 1896 col grado di guardiamarina e, dopo numerosi incarichi fra i quali l'imbarco sull'incrociatore *Garibaldi* (1903-1905) e sull'*Anteo* nave recupero sommergibili soprannominato "O' Ranciofellone", Lauro col grado di Tenente di Vascello imbarcò su nave *Orsa* come



Foto 1 - Raffaele Lauro.

Comandante dal 1912 al 1914 meritando la medaglia di bronzo per l'azione di Zaretina.

Nel 1919, col grado di Capitano di Fregata, chiese di passare in ausiliaria ed in tale posizione, nel 1927 fu promosso Capitano di Vascello. Fu questo il periodo del comando dell'*Elettra*? Il Ministero della Marina, essendo la nave civile, non lo riporta ma il periodo del comando è certamente compreso fra il 1920 ed il 1935.

Ne è testimone Degna Paresce Marconi nel suo bellissimo libro "Marconi mio padre": "Quando mio padre cominciò a portarci a bordo, noi bambini imparammo ad adorare il Capitano Lauro, anche se era severo con noi. Durante le manovre di uscita e di rientro in porto, non esitava a cacciarci dalla plancia. Lo stesso trattamento lo inflisse perentoriamente a mio zio Noël, Generale di Brigata che, dopo uno scoppio di indignazione, obbedì docilmente all'ordine".

Nato a Meta, come abbiamo detto, non fa meraviglia che i trentuno membri dell'equipaggio, tutti scelti da Lauro, fossero napoletani e, in maggior parte della penisola sorrentina. Né fa meraviglia che il porto di ormeggio invernale fosse quello di Castellammare di Stabia. Ormeggio accanto ai Magazzini Generali. Se il tempo minacciava il Comandante Lauro tornava a Castellammare da Meta e, potendo, saliva lentamente a Villa Starace per trascorrere la serata con noi.

Alto, longilineo, sempre elegante e simpatico, così come sull'*Elettra* aveva conquistato i bambini Marconi, così aveva entusiasmato tutti noi. La sua conversazione, dalla cadenza tipica meterese, incantava ed interessava: gli argomenti preferiti la caccia, Marconi e la navigazione. Ancora oggi nella sua casa di via Gradella a Meta si ritrovano i cimeli di quell'appassionato cacciatore custoditi dalla fedele nipote Rosella (ci si riferisce qui al 1990 anno di pubblicazione dell'*Album di famiglia*).

Marconi assecondava l'entusiasmo venatorio del suo Comandante. Scrive ancora la figlia: "Sostammo due giorni nelle isole Tremiti per accontentare il Comandante Lauro appassionato cacciatore. Mio padre non amava praticava la caccia, ma colse l'occasione per nuove passeggiate in quelle splendide isole". **(foto 2)**



Foto 2 - Guglielmo Marconi e Raffaele Lauro in una delle loro passeggiate.

E a villa Starace non mancavano gli appassionati: il nonno Michele, il figlio Giorgio ed i nipoti. A loro si univa un nostro carissimo amico: il sorrentino Don Peppino Cozzolino.

A volte il Comandante Lauro rimaneva a cena, cene che venivano ricambiate a bordo dell'*Elettra*. Io ricordo ancora l'emozione che provavo affacciandomi nella sala radio dove fui presentata a Biagi, il radiotelegrafista della tenda rossa della sfortunata spedizione di Nobile al Polo Nord.

Parlando di Marconi, l'Ammiraglio Lauro era estremamente discreto e delicato ma ritornava volentieri su un episodio che raccontava così: "Partiti dalle Azzorre per l'Inghilterra ci imbattemmo in una tempesta: vento di libeccio, onde grigie, vere muraglie d'acqua. Marconi, che non soffriva il mal di mare si dirigeva verso poppa. In quel preciso istante un'ondata paurosa investiva la nave che sbandava proprio sul lato dov'era il Senatore. Mi precipitò dalla plancia, continua il Comandante, tutta la murata era

sott'acqua. Marconi era immerso fino alla cintola e si aggrappava per salvarsi. Mi lanciai, l'afferrò ed aspettavo che la nave si raddrizzasse. Quei secondi mi parvero eterni. Dopo lo accompagnai giù di sotto e gli gridai: mi faccia il piacere Lei di non uscire più, farò chiudere la sua porta a chiave. Marconi non disse una parola, meglio entrò in cabina e da quel momento non uscì più. Quando poté ritornare in coperta mi disse brontolando: *Eh sì, me lo aveva avvisato Thaon de Revel che lei aveva un caratterino...!* Ed io di rimando: *Senatò, ma Lei ci*

pensa che cosa sarebbe successo se fosse finito in mare? Se l'immagina questa scena: io che annuncio al mondo intero, con la sua radio: Attenzione! Attenzione! Qui è il Comandante dell'Elettra che vi parla.....Aggio perduto a Marconi p'a via!

Eccetto questo raro episodio, i rapporti fra Marconi ed il suo Comandante furono sempre improntati alla più grande cordialità. Talvolta, passeggiando a braccetto sul ponte, Marconi faceva a Lauro le sue confidenze e, quasi per incoraggiare quello scapolone impenitente: "Comandante, senza la moglietta la felicità non è perfetta". E infatti, il 12 giugno 1927 in Campidoglio, dopo l'annullamento del primo matrimonio, Guglielmo Marconi sposò in seconde nozze la Marchesa Cristina Bezzi Scala, e questo matrimonio fu fatale al nostro Comandante. Uno dei punti di maggior dissenso con la nuova Signora Marconi era il modo come Lauro conduceva la nave con un certo "suo gusto a tagliare le onde". Egli infatti non prevedeva impedimenti neanche quando doveva attraversare l'Oceano in tempesta con una nave indubbiamente troppo piccola per simili imprese. E la Signora disapprovava, Ma, commenta ancora Degna Paresce Marconi, è verosimile che Cristina volesse essere il centro della nuova vita di suo marito e desiderasse che tutti i ricordi del passato fossero spazzati via. Né eravamo noi ragazzi le sole vittime di quella, che se la mia ipotesi è giusta, potrei solo definire un'ossessione.

Il Comandante Lauro fu congedato dall'*Elettra* sulla quale aveva servito impeccabilmente per tanto tempo. L'equipaggio al completo seguì il suo Comandante.

Lauro fu richiamato in servizio dalla Marina Militare nel 1935-1937. Gli fu affidato il comando del *Barletta* e, durante un bombardamento aereo, mentre la nave era all'ormeggio nel porto di Palma di Maiorca, fu ferito alle gambe e ricoverato all'ospedale della Marina di La Spezia.

Nota: la madre di chi copia e redige queste note, Tonia Starace Angrisano, moglie del Ten. Col. Armi Navali Guido Angrisano, Vice Direttore di Marinarmi La Spezia andava spesso a trovarlo in ospedale e lui scherzosamente la chiamava la mia infermiera.

Guarito, Lauro fu promosso Contrammiraglio il 3 giugno 1938 ed andò definitivamente a riposo (**foto 3**).

Di quell'incontro con lui, che ebbi da guardiamarina nel 1958, ho il ricordo di un gentiluomo d'altri tempi e di un solido marinaio della penisola di Sorrento. Un bellissimo rappresentante di una tradizione che vige ancor oggi di bravi marinai e comandanti italiani che è facile incontrare sulle navi da carico e da crociera che girano per i mari del mondo.

L'*Elettra* non è stata preservata interamente. Ci sono pezzi di essa in giro per i musei. Il motore è nel museo navale di Venezia. Altri cimeli dell'*Elettra* erano a Trieste. Lì c'era anche il suo albero che fu recuperato e messo nel piazzale dell'Accademia Marittima Internazionale di Trieste. Accademia sorta per iniziativa del Governo Italiano che stabilì un accordo con la International Maritime Organization (Agenzia specializzata delle Nazioni Unite). In tale accademia ai corsi afferenti alla SOLAS si aggiunsero, come parte della SOLAS stessa, quelli di idrografia. Era il 1989, quando fu fatto l'accordo con l'IMO, io ero direttore dell'Istituto Idrografico della Marina e mi adoperai



L'Ammiraglio Raffaele Lauro
Foto 3 - Raffaele Lauro, qualche anno prima della sua scomparsa.

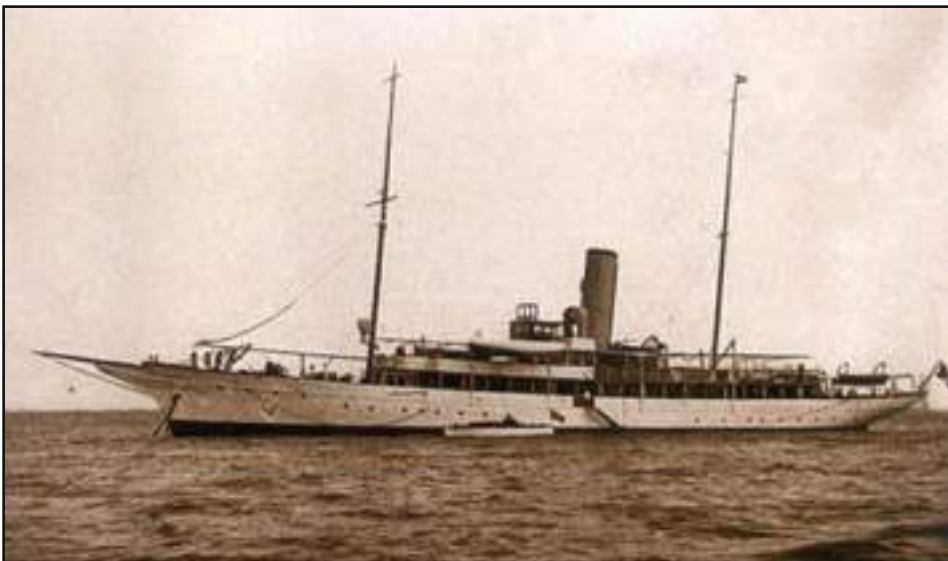
affinché tali corsi iniziassero e continuassero. Cosa che seguii incoraggiando come Direttore e poi Presidente della Organizzazione Idrografica Internazionale (IHO) basata a Monaco.

Ora l'Accademia, mal gestita dagli amministratori locali, non esiste più. Ma questa è un'altra storia. Non so nemmeno se l'albero dell'*Elettra* sia ancora lì.



Nota: mia zia (sorella di mia madre) Pia Starace Guadagnino è morta dieci anni fa, il marito anche lui insegnante la precedette. Fu un'appassionata insegnante di francese e forse qualcuno dei suoi allievi del Nautico di Sorrento la ricorda ancora. Non ebbe figli ma era sempre accanto a noi nipoti. Cucinava benissimo. L'altra mia zia (cugina di mia madre), coautrice del libro da cui ho copiato l'80% di questa nota, Etta Starace Jerome, era stata crocerossina durante gli assedi e riconquiste di Tobruk in Nord Africa. Poi sposò Arnold Jerome (colonnello dell'Intelligence USA durante l'occupazione alleata) ed andò a vivere ad Elmira (NY) dove il marito diresse con grande bravura l'ospedale cittadino. Neanche lei ebbe figli. Anche lei ed il marito sono morti da tempo. Vedasi la foto delle due autrici in tenuta da crocerossine della Croce Rossa Napoli. (foto 4)

Foto 4 - Le cugine Pia e Etta Starace che hanno redatto buona parte del ricordo dell'Amm. Lauro.



Lo yacht "Elettra".



Nave "Palinuro".

ANTICHI MESTIERI

Grazie a Dio qualche critica non ci manca. Spesso veniamo accusati di crogiolarci troppo nel passato, di non essere aperti al mondo di oggi ed in particolare verso i giovani. Le accuse, soprattutto quelle garbate, ci fanno ovviamente riflettere. E riflettere non fa male. Sulla scelta di interessarci prevalentemente di storia, di cultura e di tradizione nautiche non molliamo anche se non perdiamo le rare occasioni che ci permettono di attualizzare fatti moderni con fatti antichi. Il nostro problema è quello di accattivare i giovani alle tematiche da noi trattate. Ecco un bell'esempio: due giovanissimi neo laureati impegnati a scoprire i maestri d'ascia, un mestiere che rischia di scomparire. Luigi Prisco, in particolare, è un collaboratore del CSTN dove ha svolto uno stage per la sua tesi di laurea (Archeologia Navale) brillantemente conclusa con il massimo dei voti, lode e pubblicazione.



IL CILENTO E LE SUE ANTICHE TRADIZIONI: IL MAESTRO D'ASCIA GIOVANNI CAMMARANO

Luigi Prisco

Nel cuore del Cilento, arroccato su di una collina e con lo sguardo rivolto verso il mare, sorge il paesino di Pisciotta, una località incontaminata dove sopravvivono alcune delle più antiche tradizioni della nostra terra. Una delle principali vocazioni economiche e produttive di questo luogo, oltre al buonissimo olio d'oliva, è la pesca. Ancora nel secolo scorso questa attività a Pisciotta era praticata a bordo di imbarcazioni in legno che erano propulse a vela armando la più iconica e storica di queste: la latina, di forma triangolare e di antichissima concezione. La costruzione di queste particolari tipologie di naviglio, che vedremo meglio tra poco, rivive ancora oggi nell'opera di un uomo pisciottano, che con tanta dedizione e passione svolge il mestiere, altrettanto antico, del maestro d'ascia. Giovanni Cammarano, questo è il suo nome, lo abbiamo incontrato, io ed il mio amico e archeologo Giuseppe Ferraioli, ad inizio dicembre a Marina di Pisciotta. Dopo il caffè di prammatica e una fugace chiacchierata preliminare, ci ha portato a dare uno sguardo, nel vicino porticciolo, ad una piccola imbarcazione, una lancia, chiamata "Francesco", che con tanto orgoglio aveva restaurato e nominato come suo figlio. Il maestro, salito a bordo della sua barca, ha rassettato e messo in ordine con fare meticoloso tutto quello che era fuori posto prima del nostro arrivo, ed ha infine issato la lunga antenna dell'albero per permetterci di scattare le prime foto della giornata (**foto. 1**).

Terminata questa breve visita ci ha poi condotti nel suo quartier generale, il luogo dove imbarcazioni come "Francesco" prendono vita: il cantiere navale. Con sommo stupore questo non era collocato nei pressi del mare come ci si potrebbe aspettare, ma vicino casa sua, più nell'entroterra e soprattutto più in alto. Superata quindi una ripida salita, in un ampio spiazzale prima di giungere al cantiere, coperte da un telo per proteggerle dalle intemperie, alcune imbarcazioni tradizionali in legno ci hanno dato il benvenuto: gozzi sorrentini, gozzi a menaide, i quali prendono il nome dalla particolare rete per la pesca delle alici (la tipologia più utilizzata a Pisciotta) e varie lance (**foto. 2**). Solitamente tutte queste imbarcazioni dovrebbero essere impiegate per la pesca, ma oggi come oggi, con l'avvento della tecnologia e delle motorizzazione, vengono principalmente utilizzate per le regate in cui gareggiano barche tradizionali provenienti da tutta Italia. L'ultima di queste si è tenuta l'anno scorso, e la prossima avrà luogo quest'anno, a maggio, con il "circuito delle sirene", un percorso effettuato lungo costa con partenza da Monte di Procida e che ha come traguardo Palinuro. Lo stesso Giovanni parteciperà alla regata a bordo di un gozzo a menaide di sua costruzione a vela latina chiamato "Limetta" lungo 7 metri.

Arrivati finalmente in cima ed entrati nel cantiere, la storia ci ha sommersi. Su di una parete in una bacheca, quasi come se fossero incorniciati in un magnifico dipinto, una miriade di attrezzi antichi e non: seghe per tutti i generi, mazzole, pialle e lime. Ma tra questi spiccava sopra ogni altro l'ascia, lo strumento più importante, quello che fa il maestro! (**foto. 3**). Non è un'ascia come la si potrebbe immaginare, invero ha un aspetto abbastanza insolito, è ricurva e somiglia più ad una zappa. Questa peculiare forma è però necessaria per

sbozzare tutti i componenti curvi di un'imbarcazione in legno, soprattutto le ordinate, che per chi non è avvezzo alla terminologia navale, sono quelle che potremmo chiamare "costole" immaginando la barca come un corpo umano. Sul resto delle pareti sagome di varo tipo, e su di una in particolare, una serie di queste aveva attirato la nostra attenzione. Erano dei garbi (**foto 4**), cioè dei modelli basati sulla forma delle ordinate che permettono di tracciare queste ultime da tagliare direttamente sul legname in poche semplici mosse. Dire che questo metodo sia secolare è poco. Le prime citazioni di questo strumento le abbiamo addirittura nel medioevo. Dopo una dimostrazione da parte del maestro dell'utilizzo del garbo, ci ha mostrato un altro metodo, anche questo antico, chiamato "mezzo modello", che consente di disegnare su carta la forma dell'imbarcazione da costruire (**foto 5**). Alla base di queste tecniche c'è sempre da tenere a mente che parte tutto dal costruito mentale del maestro d'ascia, che immagina e modella già nella sua testa l'imbarcazione che ha da venire, ciò richiede grande capacità e senso pratico.

Abbiamo infine concluso la giornata parlando delle essenze legnose da lui impiegate per la costruzione navale, di vele, e assistendo ad alcune opere di calafataggio, cioè a quelle attività necessarie all'impermeabilizzazione dello scafo per evitare che l'acqua si infiltri all'interno della barca e che il legno si deteriori. Con una mazzola e una "palella", un utensile in ferro a forma di spatola, Giovanni, ha aperto i comenti, ovvero le fessure che si formano tra una tavola e l'altra del fasciame, e ha estratto parte del vecchio calafataggio composto da fili di cotone (**foto 6**). La "palella" come ha poi rivelato lo stesso Giovanni era stata prodotta in passato dagli "zingari", un tratto comune della storia della cantieristica navale campana tradizionale. Abili nella forgia, gli "zingari", realizzavano chiodi e altri strumenti in ferro con altissima precisione indispensabili ai bisogni dei maestri d'ascia.

Lo scopo di siffatto incontro, oltre alla mera ricerca etnografica, è stato il recupero delle antiche tradizioni marinare campane in un'ottica di rinnovata consapevolezza della nostra storia e dei nostri retaggi. Molto dobbiamo al mare come regione, ha formato la nostra cultura, il nostro essere, ci ha messo in contatto con il resto del mondo in passato e lo fa tutt'oggi. Purtroppo però tale consapevolezza viene sempre meno parallelamente all'avanzare del progresso, e uomini e attività come quelle del maestro Giovanni vanno a poco a poco scomparendo lasciandoci un vuoto d'identità incolmabile. E' necessario tenere in vita la nostra storia e farne un vanto culturale divulgandola il più possibile prima che sia troppo tardi.

Vi lascio ora alle foto della giornata scattate da Giuseppe Ferraioli:



foto 1



foto 2



Le asce del maestro

foto 3



foto 4



foto 5



foto 6

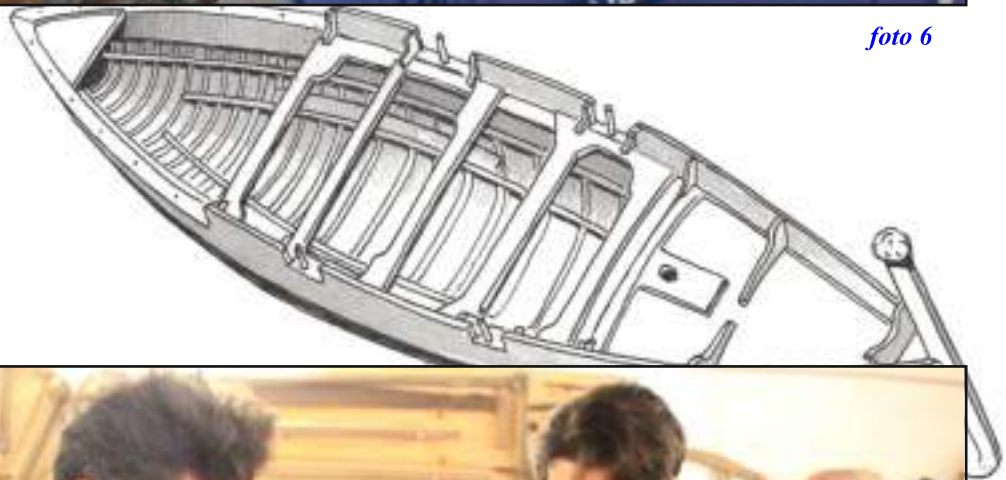


Foto ricordo dell'incontro tra Giovanni Cammarano e Luigi Prisco.

La diffusione dell'uso di droghe oggi è una piaga della nostra generazione. Pur essendo un'antica abitudine dell'uomo il ricorso alle sostanze stupefacenti, le dimensioni catastrofiche raggiunte costituiscono un grave problema sociale che nessuno Stato riesce in qualche modo a fermare. Il traffico di droga, ormai internazionale e intercontinentale, non conosce confini ed è certamente uno dei massimi giri di affari del nostro Pianeta. Nella storia di questo fenomeno troviamo, circa 150 anni fa, l'attività svolta dai Clippers, i veloci velieri che solcavano gli oceani e portavano, molto avventurosamente, l'oppio dall'India all'estremo Oriente. Ce lo racconta molto incisivamente questo vecchio articolo da "L'Italia Marinara" del 1928.

I Clippers dell'oppio

Giorgio Molli

Il classico traffico dell'oppio, che molto più appropriatamente si potrebbe chiamare contrabbando, ebbe tre distinti periodi, il primo dal 1830 al 1850, il secondo dal 1846 al 1860 e l'ultimo dal 1850 al 1875.

I grandi trafficanti dell'oppio erano ditte inglesi, americane e persi; e siccome il loro commercio era nè più nè meno del contrabbando, spesso eseguito a mano armata, veniva esercitato con equipaggi e con navi speciali. Agli uomini si chiedeva coraggio a tutta prova e somma perizia nautica, al materiale velocità somma e singolare robustezza.

I carichi di immenso valore non erano nè pesanti nè ingombranti; poche centinaia di colli formavano il carico completo di un clipper e rappresentavano una fortuna considerevole (1).

Alla chiusura delle vendite del governo in India i pani bruni di oppio di Patna, o le balle diligentemente assestate di Benares, erano caricati su svelti e robusti clippers che da Calcutta si spedivano a Linton o Macao. Bisognava raggiungere il Mar della China al più presto possibile, navigazione difficile durante il monzone di N. E. soprattutto alle isole Ladrone cinesi. A Linton o Macao attendevano la droga funesta delle navi trasformate in magazzini galleggianti, di solito vecchi vascelli della Compagnia delle Indie, ben armati come cannoniere, con uffici, e con molti commessi a bordo per le operazioni commerciali.

Da questi depositi l'oppio passava ad altre piccole navi che lo recavano sollecite ai veri clippers dell'oppio, stazionati in punti convenuti della costa fra Hainan e Woosung.

Il fior fiore del materiale e della gente era destinato a quest'ultime navi, cui toccava il compito più difficile e veramente arrischiato. Esse infatti dovevano poi consegnare ai contrabbandieri cinesi lungo l'immensa distesa di coste di tutto l'impero dalla foce dello Yang-Tze allo stretto di Hainan il loro carico; sfidare i pirati cinesi che davano loro caccia, le giunche da guerra dei mandarini che erano accanite nel ricercarli per l'immenso valore del carico che sarebbe riuscito ricchissima cattura, e lottare con tutte le difficoltà della navigazione in regioni dove allora non esistevano fanali, e neppure carte idrografiche, lungo coste pericolose, entro estuari di fiumi mal noti.

(1) *Il prezzo dell'oppio indiano era variabile, ma sempre molto sostenuto sui mercati orientali, dove la Serenissima Compagnia delle Indie dettava legge. Sulle coste cinesi poi il prezzo della droga stessa, diveniva di affezione in vista, dei rischi e quindi delle enormi spese che occasionava la navigazione difficile e il contrabbando rischioso, perchè la sorveglianza cinese era molto attiva. Si afferma che il "Farnesina" in un anno portò dall'India alla China, per il costo di lire 82,500,000! In questo ultimo mezzo secolo il prezzo dell'oppio è molto ribassato, eppure si aggira sempre sulle lire quaranta al Chilogrammo. La famosa guerra, dell'oppio iniziata nel 1840 e finita nel 1842 fu mossa dall'Inghilterra alla China, per obbligarla a levare la proibizione della importazione dell'oppio, interdizione che nuoceva molto agli interessi delle Indie. Se il motivo era iniquo, il risultato della guerra fu utile a tutto il mondo, l'oppio passò in seconda linea e i porti cinesi incominciarono ad aprirsi al commercio mondiale!*

I tifoni che in quei mari capitano da due a tre volte l'anno e durano circa dodici ore, fra il 10° ed il 30° di Latitudine N sono particolarmente violenti. In caso di avarie e danni bisognava ripararsi in mare coi propri mezzi.

Il maggior pericolo lo s'incontrava però coi contrabbandieri coi quali si veniva a contatto, disposti a trasformarsi subito in pirati se appena se ne presentava l'occasione, e di impadronirsi non solo del carico, ma anche della nave che lo portava.

Le operazioni del resto erano condotte rapidamente: avvenuto il contatto e il riconoscimento coi contrabbandieri si consegnava il carico che consisteva in duecento o trecento casse ferrate come forzieri contenenti l'oppio, e ricevendone l'importo in dollari messicani, moneta corrente su quelle coste, e talvolta in barre di argento.

Occasionalmente avvenivano scambi fra oppio e preziose porcellane o rari oggetti d'arte e curiosità cinesi.

Ciò quando a bordo esisteva un sicuro conoscitore. Molti oggetti di gran valore che figurano nei musei d'Europa e d'America vennero contrabbandati in tal modo.

Non era accettato su quei clippers il primo venuto. I comandanti erano spesso ufficiali della marina da guerra in lunga licenza o in congedo, gli ufficiali di bordo figli di buone famiglie, pure appartenenti alla marina militare, che in attesa di una destinazione ancora remota - a quell'epoca gli inglesi e anche gli americani tenevano armata sola piccola parte della flotta - si facevano la mano e riempivano la borsa in quelle avventurose navigazioni. Molti figli di clergymen aspiravano a questi imbarchi dell'oppio, e più d'uno di questi tornato a casa, licenziatosi a Cambridge abbracciò la carriera paterna, oppure divenne ottimo avvocato!

Quanto agli equipaggi erano molto numerosi e scelti, con una maggioranza di disertori dalle marine da guerra o dalla Compagnia delle Indie. L'equipaggio era almeno in numero doppio del necessario, e capace di dare tre guardie; la disciplina era militare, e oltre a regolari esercizi per perfezionare le manovre nautiche, non si trascuravano la scherma di sciabola o di picca e il tiro del cannone. In poche parole questi clippers erano armati ed equipaggiati come ben tenuti corsari.

Non erano ammessi orientali a bordo, eccetto i boys numerosi per il servizio. Il comandante ne aveva tre ai suoi ordini, e uno ogni ufficiale.

Naturalmente le navi erano piccole, ma finissime veliere, di solito attrezzate a goletta o a brigantino, rare volte a nave; di regola non eccedevano le trecento tonnellate di portata, e data la leggerezza del loro carico avevano tutte una zavorra stabile di ferro di circa duecento tonnellate, quindi tale da conservar loro in qualunque condizione le migliori qualità nautiche.

Se riusciva ad evitar le catture dei pirati o dei mandarini, in pochi viaggi il comandante si arricchiva; i mercanti d'oppio accumulavano fortune colossali. V'erano firme rinomate: Jardiner, Matherson & C.; Syme Minn & C.; Dent & C. e Barriiig & C. fra gli inglesi; Russell & C. fra gli americani e Bonajee fra i Parsi, erano fra le case più famose di questo traffico, e sono nomi che hanno durato lungamente fra i cospicui dei grandi commerci e delle maggiori banche. Si notava però che gli immensi guadagni del traffico dell'oppio non recavano in complesso fortuna e felicità ai loro invidiati possessori.

Fra i più famosi clippers dell'oppio fu il *Falcon* (**foto 1**) (armato a nave e di 351 tonnellate), già celebrato quale Yacht, di lord Yarborough; armato come una corvetta con 22 cannoni, il *Falcon* si trovò nel centro della battaglia di Navarrino, portò a lungo il guidone del Presidente del R.Y.C. a Cowes, dove era stato costruito nel 1824. Era il più bello e rapido bastimento del suo tempo, quando il suo proprietario per un accidente e per una malattia perdette il gusto del mare e lo vendette per 5500 sterline. Fu spedito alle Indie sperando di venderlo a quel Governo, ma lo comprò invece la casa Jardine Matheson e C. che lo destinò subito al commercio dell'oppio sulle coste cinesi. Il *Falcon* per la sua velocità e solidità e anche per la sua eleganza divenne la meraviglia e anche l'oggetto della generale invidia in quei mari, dove per molti anni guadagnò tesori e fama ai suoi armatori e comandanti.

Un marinaio del brigantino americano *Antilope* di 350 tonnellate, che deteneva il record della traversata dall'Hoogly (Calcutta) a Singapore compiuta in 12 giorni, ha lasciato il racconto di una sua avventura su questa bella e celebre nave sulla quale aveva preso imbarco colla paga di 88 ruppie al mese (L. 208) oltre i compensi eventuali, racconto che merita di essere riferito perché dà una idea di quanto poteva accadere a quei

clippers anche nella prima parte del trasporto dall'India a Macao.

“Giunti sulle coste cinesi facemmo i preparativi d'uso. Si portarono sul banco di quarto, sciabole, pistole cariche e fucili, e si predisposero le reti di abbordaggio - cioè delle robuste reti che circondavano tutta la nave assicurate al listone di murata e alla attrezzatura fino a circa tre metri di altezza, in modo da impedire di balzare sul ponte da una nave vicina.

I clippers che come il *Falcon* consegnavano il contrabbando ai cinesi direttamente avevano maggiori equipaggi e più forte armamento di quelli che lo trasbordavano a questi, o dall'India lo recavano a Macao ai depositi. Grazie al numeroso equipaggio i primi potevano in caso di calma armare dai portelli parecchi remi lunghi dieci metri circa, coi quali in perfetta calma, qualche volta, il *Falcon* ad esempio, riescivano a filare perfino sei nodi all'ora. Ma questo non era il caso dell'*Antilope* che aveva solo 17 uomini di equipaggio.

Giunti alle Ladrone i nostri americani si imbarcarono in una crociera cinese. Oltre alle pesanti giunche di guerra usavano allora i cinesi lungo le coste certe lunghissime lance a remi paragonabili alle galere, velocissime e con numeroso equipaggio, e fu appunto in una squadriglia di queste lance armate in cui venne ad incappare l'*Antilope*. Finché durò il vento, la piccola nave con qualche cannonata tenne lontani i molesti visitatori, ma ad un tratto il vento cessò completamente e l'*Antilope* si trovò in balia della corrente senza governare e troppo al largo per poter calare un'ancora.

I cinesi vollero trarre profitto della situazione e si precipitarono verso il clipper, con tutta la forza dei loro remi. La prospettiva di un ricco bottino animava il loro coraggio mentre la prospettiva della cattura decideva la gente dell'*Antilope* a disperata difesa.

Presto i cinesi furono al fianco della nave, senza che questa avesse potuto servirsi dei suoi cannoni e vennero all'abbordaggio da prora. La rete predisposta li arrestò, e mentre cercavano di tagliarla, l'equipaggio dell'*Antilope* a bruciapelo con pistole e fucili carichi a mitraglia ne faceva strage. Un'altra barca accostò da poppa, ma il cuoco, un nero soprannominato Dottore vegliava. Egli aveva preparato un gran fuoco in cucina e riempite di acqua bollente le sue più grandi caldaie. Appena vide le teste dei cinesi sotto la poppa della nave, sparse su queste un secchio d'acqua bollente. L'effetto fu magico. Scottati i cinesi si posero ad urlare e sostarono. Una mano di marinai che dalla lotta a prora giungeva in soccorso a quella, che si iniziava a poppa, rovesciò altr'acqua nel lancione, e quei da prora ne imitarono l'esempio, in modo che con pochi secchi d'acqua bollente ottenevo miglior risultato che non colla fucileria perché a prora la rete era già tagliata! In quella, come per miracolo, si levò un alito di vento, le vele si gonfiarono e l'*Antilope* si scostò dalle barche assaltrici e riprese la sua corsa. Si potè puntare un cannone, poi un altro e ben tosto l'agile nave sfuggendo alle lance le salutava a cannonate che le mandavano a pezzi. Nessuno sull'*Antilope* si curò d'informarsi quanti cinesi fossero periti nell'avventura.

Al seguente viaggio l'*Antilope* fu nuovamente attaccata nello stesso modo e pressappoco nelle medesime acque; il capitano Watkins questa volta non solo affondò due grandi lance cinesi, ma riesci a catturare parecchi degli assalitori ed entrò in rada di Macao con un cinese appiccato ad ogni varea di pennone come ammonimento! E per proteggere questo bellissimo traffico l'Inghilterra fece la famosa guerra dell'Oppio.

Il vapore estendendosi nell'Estremo Oriente a poco a poco uccise questi superbi velieri che non erano adatti ad altro traffico salvo che alla tratta dei neri e dei coolies, perchè non potevano portar carichi. Poi sempre nuovi porti cinesi si aprivano ai traffici e il contrabbando dell'oppio, ognor vivo del resto, cambiò forma, da importazione rischiosa divenne semplice infiltrazione, come il tabacco alle nostre frontiere.

Colla scomparsa della Compagnia inglese delle Indie, diminuì molto la produzione dell'oppio in India.

La valle del Gange non è più come prima uno sterminato campo di papaveri, dalle cui capsule con una incisione si faceva colare il succo che seccato forma una pasta bruna, l'oppio. Oggi i fornitori dell'oppio sono piuttosto l'Egitto e la Persia, ma Costantinopoli e Smirne sono ancora mercati importanti, mentre non si parla più di Macao.

Ma l'oppio in pasta si contrabbanda adesso anche in Europa e in modo particolare nei porti francesi.



The Opium Clipper "Falcon".



The Opium Clipper 'Sylph' Salvaged by the Sloop 'Clive', 1835



The Opium Clipper "Red Rover".

dal National Maritime Museum di Londra.

GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

Grazie all'opera meritoria del Reale Yacht Club Canottieri Savoia l'Associazione Archivio Carbone continua a digitalizzare altre foto relative all'Olimpiade di Napoli che vengono messe on line sul sito dello stesso archivio. Si contribuisce così a salvare migliaia di negativi fotografici che costituiscono un patrimonio prezioso nella storia della Città di Napoli.



Giochi velici della XVII Olimpiade nella “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade” del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce

Sergio Pepe
(Parte II)

La Relazione riporta anche i componenti della Giuria Internazionale, che era ospitata nel nuovissimo complesso sportivo della Sezione di Napoli dello Sport Velico della Marina Militare, realizzato all'ingresso del porticciolo del Molosiglio, come dalla seguente foto del 3 marzo 1968 di Riccardo Carbone.



GIURIA INTERNAZIONALE	
Presidente Onorario:	S. M. il Re Olav V
Presidente:	Sig. Peter M. Scott, C.B.E., D.S.C.
Vice Presidenti:	Sig. Niels Benzon Dott. Beppe Croce
Membri:	Sig. Robert N. Bavier jr. Sig. Frantz Beaumaine Sig. Edgar Beyn Conte Bernardo de Almeida de Carta Sig. Gerald Sambrooke Sturgess Sig. J. O. Soderhjelm Sig. Eddy Stutterheim
Segretario:	Dott. Bruno Bianchi
Riserve:	Sig. Werner Bucher Sig. Frederik Horn

Ecco i componenti del Comitato Internazionale di Stazza e delle Commissioni di Stazza.

COMITATO INTERNAZIONALE DI STAZZA	
<i>Presidente:</i>	Ing. Artù Chiggiato
<i>Membri:</i>	Jean Jacques Herbulot James McGruer
COMMISSIONI DI STAZZA	
5,5 m.S.I.	Dragoni
<i>Presidente:</i>	<i>Presidente:</i>
Ing. Vittorio Quaglino	Ing. Sergio Marsich
<i>Membri:</i>	<i>Membri:</i>
Sig. Piero Colombo	Ing. Giancarlo Badò
Ing. Carlo Porzio	Geom. Felice Cocurnia
Ing. Giovanni Repetto	Geom. Bruno Dequal
Sig. Corrado Simm	
Sig. Adalbert Weihrauch	
Star class	Flying Dutchman
<i>Presidente:</i>	<i>Presidente:</i>
Magg. G. N. Ing. Franco Gavaldo	Ing. Mario Roberti
<i>Membri:</i>	<i>Membri:</i>
Ing. Edgardo Rabbi	Ing. Mario Costa
Sig. Guido Romano	Ing. Marcello Mori
Dott. Gennaro Trisolini	Ing. Fabio Petronio
	Ing. Salvatore Spano
	Ing. Tomaso Venturini
	Finn Controllers
	Sig. Claudio De Zerbi <i>Carlo</i>
	Ing. Claudio Marsi
	<i>Riserva per tutte le classi:</i>
	Sig. Angelo Cressi

Sia la Giuria, che le Commissioni di Stazza ebbero non poco da lavorare. La Giuria discusse 31 proteste e autorizzò 7 sostituzioni di equipaggio e 2 di barche.

Furono stazate 103 barche, mente i 55 Finn, costruiti dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico - Cantiere Navale di Monfalcone, furono verificati preventivamente. Le vele controllate furono 895 e le infrazioni rilevate furono 169, di cui 63 riguardanti le vele e 106 scafi e attrezzature.

Il Dragone australiano “Ghost III” (KA-48) non fu accettato per lo specchio di poppa fuori stazza e la Giuria autorizzò la sostituzione con “Gabbiano”, gloriosa imbarcazione del Circolo Canottieri Savoia, con la quale Nino Cosentino aveva conseguito i primi successi internazionali nella Classe, vincendo a Arcachon nel 1955 con Orlando Marino e Massimo Talarico le coppe challenge “Vasco de Gama” e “Herry Hallard, rivinte, sempre a Arcachon, nel 1957 con Luigi De Marco e Neri Stella.”

Anche il Flying Dutchmann svizzero “Fantasio II” (Z- 58) non fu accettato e fu sostituito da uno scafo dell’allora emergente cantiere A.L.P.A. (Azienda Lavorazioni Plastiche affini), all’epoca con sede a Fiesco e poi, come noto, a Offanengo (<https://www.alpahistorical.org/storia-del-cantiere.html>).

Anche in questo caso, la sostituzione avvenne con uno scafo competitivo: un altro F.D. di costruzione ALPA, “Sirene” (N 5) vinse la Medaglia d’Oro con i norvegesi Peder Lunde Jr. e Bjørn Bergval.

In merito agli Stazzatori, Beppe Croce così riferisce: “Il comportamento degli Stazzatori, cortesi e premurosi, ma inflessibili e bene addestrati, ha determinato, insieme con la preparazione curata in modo scrupoloso dalla Commissione Tecnica dell’U.S.V.I., il bilancio assolutamente positivo ed il successo organizzativo e tecnico delle operazioni di stazza delle Regate Veliche Olimpiche.”

Altro importante servizio fu quello delle telecomunicazioni, con l’installazione delle apparecchiature necessarie per attuare 10 collegamenti radio con i 3 campi di regata, con le motolance, con la Giuria a bordo del *Shyraga*, con il Comando Dragamine-Elicotteri, con gli altri mezzi che avevano a bordo i team manager, spettatori, stampa e TV.

Il collegamenti su filo furono realizzati per i circuiti telescriventi, comprendenti la ricezione e divulgazione dei bollettini meteo, e per i circuiti telefonici di riserva ai circuiti telegrafici. Inoltre, vi era un centralino che collegava la centrale Olimpia con tutti i centri interessati all’Olimpiade.

L’organizzazione del servizio comunicazioni fu affidato al Centro TLC del Dipartimento Militare Marittimo Basso Tirreno di Napoli che impiegò 4 Ufficiali, 12 Sottoufficiali, 63 Sottocapi e Comuni, 4 Operai; il servizio fu sperimentato in occasione della Settimana Velica pre-olimpica che si svolse a Napoli nel maggio antecedente e fu svolto in maniera efficiente e adeguata e non si verificarono interruzioni nei collegamenti, né avarie degli impianti.

Altro indispensabile servizio fu quello sanitario, affidato al Medico Federale dell’U.S.V.I. Tenente Colonello Medico Mario Schirru.

Il Servizio Sanitario, appoggiandosi alla Infermeria della Marina per il personale militare, al Centro Traumatologico dell’I.N.A.I.L. e alla “Clinica Mediterranea” per il personale civile, è stato organizzato in maniera da assicurare la completa assistenza medico-chirurgica a tutti i concorrenti delle 16 Nazioni ed al personale italiano, nonché agli accompagnatori ufficiali, ai parenti dei concorrenti e agli equipaggi degli yachts convenuti a Napoli.

L’assistenza sanitaria, iniziata il 10 agosto 1960, è stata assicurata durante tutto il periodo delle Regate:

A MARE, Da 3 Ufficiali Medici della Marina Militare imbarcati sul dragamine e da Medici civili imbarcati sulle navi addette al servizio pubblico.

A TERRA, da 3 Medici sportivi destinati ai Porticcioli e da Crocerossine che coadiuvavano i Sanitari presso i Porticcioli Molosiglio, Santa Lucia e Posillipo.

Sono stati complessivamente effettuati:

166 soccorsi e medicazioni; 113 visite mediche con prescrizioni; 9 cure ambulatorie presso il Centro I.N.A.I.L.; 5 cure specialistiche; 7 accertamenti medico-fiscali.

L’organizzazione ha risposto pienamente a tutte le esigenti richieste, il personale medico e di assistenza (Crocerossine) si è prodigato con abnegazione.

Il materiale impiegato, ceduto temporaneamente dalla M.M. (20 contenitori speciali) è risultato sufficiente.

Utilissima la collaborazione della Croce Rossa Italiana per il funzionamento dei posti di smistamento e soccorso; del Centro Traumatologico dell’I.N.A.I.L. che ha messo a disposizione tutti i propri impianti moderni ed efficienti.

I GRANDI TIMONIERI

Più di mezzo secolo fa c'era a Napoli un noto marinaio di un circolo nautico che quando voleva sottolineare un comportamento arrogante e borioso di un suo collega, era solito dire: "ma questo chi si crede di essere, Sycomore!". Questa battuta dà l'esatta misura della fama del famoso Capitano inglese Edward Sycomore, uno degli skipper di yachts da regata più conosciuti al mondo tra il 1890 e il 1929, tra l'altro, con due partecipazioni all' America's Cup.

Il più grande di tutti gli skipper **CAPT EDWARD ISAAC SYCOMORE (1855-1930)**

Simone Fava

Il più celebre degli skipper inglesi, anzi del mondo intero, Sycomore, conosciuto ormai col nomignolo "Old Syc", è morto a 74 anni, pochi giorni prima che si effettuasse il varo di *Shamrock V*.

Nato a Chelmsford, città principale dell'Essex, Sycomore è conosciutissimo da molti anni in tutto il mondo, e ovunque ha dimostrate le sue eccelse qualità di skipper, quindi la notizia della sua scomparsa ha addolorato gli yachtsmen al di qua e al di là dell'Atlantico.

L'estate scorsa, nella traversata dalla Clyde al Solent, al comando dello yacht racer, 23 metri S. I. *Shamrock*, cadde malamente e si ruppe una costola. Tale accidente risultò molto più serio di quanto sembrasse, e da allora non si è più rimesso.

Durante la prima parte della stagione, Sycomore, malgrado la sua età, comandava il *Shamrock* perfettamente, ed a giudizio generale, mai nessun altro ha timonato con tanta precisione un yacht racer. Novanta volte su cento, con la sua capacità meravigliosa, riusciva a sorpassare sopra vento i suoi concorrenti, e, specialmente nelle partenze era inarrivabile. Guidato dal suo sguardo d'aquila, il suo equipaggio su *Shamrock*, era sempre primo a compiere le manovre, e si osservava specialmente che esso riusciva a piazzare e orientare il grandioso spinnaker in minor tempo degli avversari.

Sycomore, nella sua lunga e gloriosa carriera è stato lo skipper dei più famosi yachts racers inglesi e di qualche americano, e, in più, ha sempre avuto il comando di tutti i challengers della Coppa d'America., specialmente per compiere le partenze, nelle quali, in modo assoluto, era a tutti maestro. Chi non l'ha veduto non può farsi un'idea della sua valentia e della sua finezza.

Nomino alcuni dei yachts racers della Grande Classe dei quali ebbe il comando: *Navahoe*, *Carina*, *Mariquita*, *Westward*, *Bona* del Duca degli Abruzzi, *Satanita*, *Namara*, *Paula*, *Shamrock II*, *Shamrock* 23 metri S. I.

Come skipper nessuno l'ha eguagliato, come uomo era affabile e simpaticissimo.

Lo ricordo in tante occasioni, e specialmente alle regate di Cannes del 1903.

Vi partecipava al comando del magnifico yacht racer *Satanita*. Appena arrivato *Leda*, del Duca degli Abruzzi, venne a vederlo. Ne rimase colpito.

Un giorno che per *Satanita* il programma segnava riposo, partecipò ad una regata sul migliore dei nostri 10 tonnellate. Nel manifestarmi le sue impressioni, dopo la regata, si dichiarò entusiasta del prodotto di Costaguta, e giudicò *Leda* il migliore 10 tonnellate del mondo.

Le prove fatte da tale racer, per molti anni ancora, hanno confermato pienamente il suo giudizio.

L'Inghilterra perde il suo migliore skipper in un momento in cui avrebbe giovato ancora al suo yachting nelle più importanti competizioni che sieno state mai impegnate. (da "La Vela e il Motore" agosto 1930)



SYCAMORE REGATE A NEWPORT Polywog, di A. H. Paget vince nella Classe 30 piedi (Speciale per il “The New York Times” del 17 luglio 1900)

Newport, 16 luglio - Con il termometro a 33 gradi all'ombra, i campi da tennis del Casinò erano quasi tutti impegnati questa mattina dalle Signore Potter e dai Signori Hunnewell, Harriman ed altri, che si vedono ogni giorno sui campi. Il caldo in mattinata era così intenso che non c'erano molti giocatori di golf sui campi del Newport Golf Club, ma molti soci erano presenti alla riunione nel pomeriggio. Fra gli intrattenitori a colazione c'era William H. Sands.

I trenta piedi hanno regatato con una bella brezza di Sud Ovest sul percorso Jamestown - Dyers Island con partenza alle 3:18 del pomeriggio. I risultati:

<i>Polywog</i> di A. H. Paget	5:32:31	2:14:31
<i>Wa-Wa</i> di R. Brooks	5:33:51	2:15:54
<i>Dorothy</i> di C. W. Dolan	5:34:39	2:16:39

Per domani è attesa, in arrivo da Block Island, la flotta del Rhode Island Yacht Club, che rimarrà alla fonda in porto fino a mercoledì. La prima della serie di regate per i settanta piedi si correrà domani e *Yankee*, *Virginia*, *Rainbow* e *Mineola* si batteranno per il premio offerto dalla Newport Yacht Racing Association. La partenza sarà di mattina, alle 11. Qualora nessuno yacht finisca per le 7:30 di sera la regata sarà rinviata a martedì.

Il Comitato di Regata dell'associazione è composto dai Signori Ralph M. Ellis Woodbury Cane e A. Cass Canfield. Lo sloop *Hester*, di proprietà di C. L. F. Robinson, arrivato ad Halifax poco tempo fa dalla lunga traversata atlantica, è partito ieri da Halifax per Newport e si prevede che il trasferimento durerà circa sei giorni. Al suo arrivo sarà revisionato e preparata per l'attività stagionale dal suo proprietario.



Lo Skipper di *Valkyrie* è qui. Si dice che sia venuto per assumere il comando dello Yacht di Cornelius Vanderbilt.

Il Capitano Edward Sycamore, lo yachtman professionista britannico che ha condotto il *Valkyrie III* di Lord Dunraven contro il *Defender* nelle regate per l'America's Cup, e che ha comandato *Sybarita*, il nuovo yacht di Whittaker Wright, nelle recenti regate in acque tedesche, è arrivato ieri a bordo del transatlantico *Servia* della Cunard. Più tardi, in giornata, è partito per Newport, dove, si vocifera, soppianderà il Capitano George Parker come skipper del nuovo settanta piedi *Rainbow* di Cornelius Vandebilt.

Alla domanda circa il suo compito di skipper di *Rainbow*, il Capitano Sycamore ha ignorato la domanda ed ha risposto che la sua visita in America aveva a che fare con i negoziati per la vendita del nuovo cutter *Distant Shore*, progettato da Watson, ad uno yachtman americano, rifiutando di rivelare il nome del potenziale acquirente di *Distant Shore*.

Visti i precedenti tentativi di Cornelius Vanderbilt di assicurarsi i servizi del capitano Sycamore e la nota insoddisfazione dell'armatore di *Rainbow* su come era stata trattata dal predecessore, l'apparizione del Capitano Sycamore al timone di *Rainbow* non sarebbe una sorpresa.

Su altri argomenti il Capitano Sycamore è stato più comunicativo. Parlando della voce che sarebbe stato lo skipper del nuovo challenger di Sir Thomas Lipton il capitano ha detto:

“Non capisco come queste storie arrivano all'estero. Ho incontrato Sir Thomas Lipton tempo fa, ma non si è parlato affatto di questo. Abbiamo parlato semplicemente di portare lo *Shamrock* in Mediterraneo per regatare quest'inverno. Naturalmente, se mi fosse chiesto di fare lo skipper del challenger non rifiuterei. Ho sentito che lo *Shamrock* dovrebbe essere modificato da Fife, ma non so nulla di particolare. So, tuttavia, che faranno qualcosa.”

Alla domanda se Watson e Fife avrebbero progettato insieme il prossimo challenger per la Coppa, il capitano Sycamore rispose: “Non so chi progetterà il nuovo yacht, ma non credo che lavoreranno insieme su di esso. Credo che sarà il progetto di un solo architetto. Fife ha certamente avuto l’opportunità di costruire yachts da portare qui e qualcun altro dovrebbe averla.”

Il Capitano ha mostrato molto interesse per le prestazioni dei settanta piedi che hanno regatato a largo di Newport.

“Bene” ha detto quando è stato informato dei risultati “Mi aspettavo che l’Americano avrebbe vinto, perché era l’ultimo progetto di Herreshoff. E’ il miglior progettista al mondo. Su questo lasciatemi dire che tutti concordano che l’ultima sfida sia stata leale in ogni senso e che tutti coloro che erano qui quando Sir Thomas Lipton regatava si sono profusi in elogi per come sono stati trattati. *Columbia* è una barca meravigliosa ed io



L'ultima sfida di Coppa America del secolo si corse nel 1899 tra Columbia e Shamrock.

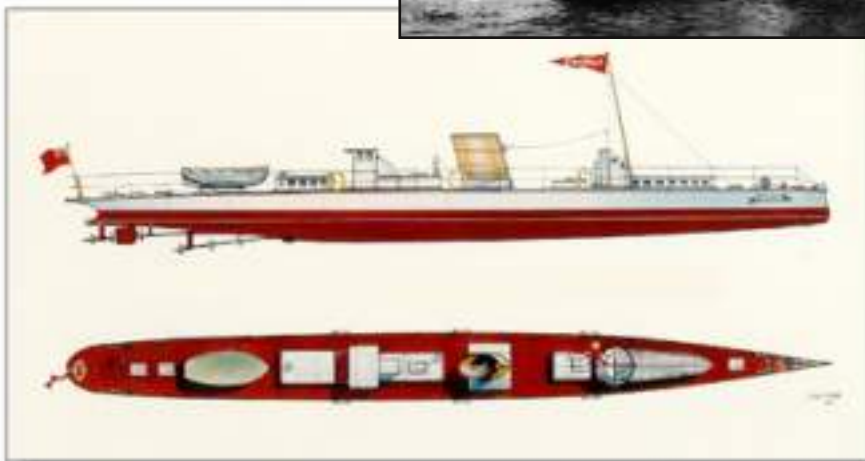
inBreve

Il *Turbinia* è stata la prima nave dotata di turbine a vapore, un'invenzione del 1887 dell'ingegnere inglese Charles Parsons (1854 – 1931), figlio dell'astronomo irlandese William Parsons, noto per aver fatto costruire in Irlanda il Leviatano di Parsonstown che, con un diametro di circa 1,8 m, fu per più di 50 anni il più grande telescopio al mondo.

Nel 1889 l'inventore Parsons fonda un'azienda costruttrice di turbine con cui realizza la prima centrale elettrica con tale tipo di motore al mondo. Interessato all'applicazione marina della sua invenzione, nel 1894 fa varare il *Turbinia*, una nave, con scafo in acciaio, lunga 32 m per circa 3 di larghezza e pescaggio di poco meno di 1 m. Alle prime prove in mare Parsons intuisce problemi di cavitazione all'elica e così costruisce il primo tunnel di cavitazione della storia. Dai risultati ottenuti sperimentalmente fa equipaggiare la nave con tre turbine ognuna delle quali aziona tre eliche in tandem per un totale di 9 propulsori che consentono all'unità di raggiungere i 34 nodi.

Nel 1897 il *Turbinia* giunse, non invitato, alla Rassegna navale inglese in onore della Regina Vittoria in cui diede prova di essere la nave più veloce di qualsiasi unità militare. Tale episodio impressionò a tal punto l'Ammiragliato inglese che mise in cantiere la costruzione di due cacciatorpediniere a turbina per la Royal Navy, l'HMS *Viper* e l'HMS *Cobra*, varati entrambi nel 1899. Nel 1900 il *Turbinia* giunse a Parigi in occasione dell'Esposizione Mondiale.

Nel 1927 fu spezzata in due tronchi da una nave durante il varo. Negli anni '60 del secolo scorso fu deciso il suo restauro. Attualmente lo scafo è esposto nel Discovery Museum di Newcastle, mentre l'apparato motore si trova al London Science Museum.



*da narraremare.it
(a cura di m.elvetic)*

POSTA . . . al CSTN



Quando pubblichiamo un articolo e questo suscita un intervento da parte di un lettore, la nostra missione di propagandisti di storia e cultura marinara raggiunge il suo obiettivo. È il caso dell'articolo del Comandante Ressmann sul "Pamir" pubblicato sul Notiziario scorso (n° 89 di gennaio) che ha suscitato il garbato intervento dell'affezionato lettore Michele G. Micalizzi. Per dare una doverosa risposta abbiamo coinvolto il nostro collaboratore scientifico Capitano Antonio Formicola, storico e competente in materia di

Marineria, che a sostegno delle sue tesi fornisce un'altra rara immagine d'epoca della sua folta collezione. Ringraziando entrambi, per la storia, pubblichiamo i loro interventi.

Egredi Signori,

ho letto con molto interesse il pezzo d'apertura del Notiziario n. 89 dedicato alla lunga sosta del *Pamir* a Castellammare.

Mi permetto tuttavia di farvi partecipi dei dubbi emersi dopo lunga e spero attenta osservazione dell'immagine pubblicata. Che sono del seguente tipo.

La sagoma complessiva dell'unità sembra meno slanciata di quella della nave tedesca, anche se la scarsa definizione della fotografia impedisce di apprezzarne le linee reali. Certamente contribuisce all'impressione sia la presumibile assenza di zavorra e di carico che aumenta notevolmente il bordo libero, sia l'angolo di ripresa - sconosciuto anche se apparentemente non elevato - che schiaccia comunque la prospettiva.

L'argomento non è perciò decisivo, come del resto non lo è la scarsa altezza degli alberi (gli alberetti potrebbero essere stati sghindati e i pennoni rimossi) o la posizione troppo avanzata dell'albero di trinchetto e l'angolo di impostazione del bompresso (che sembrano diversi da quelli del *Pamir*, ma sui quali potrebbe appunto influire la prospettiva).

Sembrirebbe a dire il vero assente anche il lungo ponte sopraelevato, e il corrispondente rialzo di murata, esistente sulla nave tedesca all'altezza dell'albero di maestra. Ma, ancora una volta, la qualità dell'immagine non gioca a favore dei miei dubbi.

Quella che a me pare molto più consistente è però la valutazione sulla L.f.t. che emerge dal confronto con l'unità sulla sinistra dell'immagine. Che è un esploratore della classe Bixio (verosimilmente il *Marsala*). Ora i Bixio avevano una lunghezza di 140 metri, e il *Pamir*, bompresso escluso, di 105. Posto quindi che 105 corrisponde ai 3/4 di 140, le dimensioni del veliero all'ormeggio dovrebbero essere nettamente maggiori di quelle che appaiono confrontata la sua lunghezza a quella dell'esploratore. E al netto, mi sia consentita l'approssimazione, della diversa distanza delle due navi dal punto di ripresa.

Spero vorrete avere la benevolenza di valutare come un volenteroso contributo la presente.

Con i miei migliori saluti.

Michele Gioacchino Micalizzi

Risposta del Cap. Formicola.

Con riferimento alle note espresse dal sig. Micalizzi circa l'immagine del *PAMIR*, da me fornita per corredare l'articolo del Com.te Claudio Ressmann (Notiziario n. 89), tengo a precisare quanto segue:

- Innanzitutto l'immagine è il risultato di un ingrandimento di una foto d'epoca (primi anni 20 del Novecento) molto più ampia e quindi molto forzata nella definizione dove oltretutto la prospettiva gioca un ruolo sfavorevole per la chiara visione dello sviluppo dello scafo del bastimento.
- Il veliero è ormeggiato in prossimità della testata del molo militare dove non era consentito l'ormeggio alle navi mercantili (il porto mercantile è sul lato opposto).
- Gli alberi risultano sghindati come normalmente si procedeva per il naviglio che veniva posto in lungo disarmo. Comunque i tronchi maggiori, tralasciando la posizione falsata dalla prospettiva, si

presentavano abbastanza alti sullo scafo.

- Per quanto riguarda le specifiche dello scafo (ponte sopraelevato a centro nave) l'immagine da me fornita si riferisce alla nave come si presentava quando fu ceduta all'Italia in conto risarcimento danni di guerra (15 luglio 1920). Il veliero successivamente ceduto alla Compagnia F. Laeisiz ricevette delle modifiche legate, essenzialmente, alle tipologie di merci caricate. Dopo la Seconda Guerra Mondiale il veliero era in pessime condizioni (grave corrosione delle lamiere) e rischiò di essere demolito. Poi nel marzo del 1951 la nave fu nuovamente ristrutturata e vi fu installato anche un motore KRUPP diesel da 900 cv.. Da quanto mi risulta le foto note del *PAMIR* non sono precedenti agli anni quaranta del secolo scorso.
- Fare un rapporto di dimensioni su un'immagine dove non esiste una scala metrica mi risulta alquanto insolito considerando, inoltre, quanto espresso al primo punto della questione. Gli esploratori classe Bixio, costruiti nel Cantiere di Castellammare tra il 1911 ed il 1914, avevano una lunghezza f.t. di 140,3 mt e tra le pp. 131,4 mt.. Erano navi nate con grossi difetti alle motrici costruite, su licenza della Fore Rive Shipbuilding Co. (USA), dalle Officine Meccaniche di Napoli. Pertanto le unità nel tempo ricevettero delle modifiche all'apparato motore: il *Marsala* nel 1916 ed il *Bixio* all'inizio degli anni venti. La presenza nel porto militare di Castellammare di un esploratore classe Bixio mi conforta maggiormente sull'epoca della ripresa.
- Per concludere, a conforto della mia tesi, propongo un'ulteriore immagine d'epoca in mio possesso, ripresa da una diversa prospettiva. La foto inquadra il molo militare, del porto di Castellammare, a partire dalla ex Batteria Casamattata. La prima nave che si intravede, partendo dalla testata del molo, è il *PAMIR* in tutta la sua lunghezza.

Spero con la presente di aver fugato i dubbi espressi.

Con cordialità.

Antonio FORMICOLA





Mattanza di tonni a Capo Passero (part.) P. De Albertis

L'uomo usa il mare in quattro modi principali: 1) come fonte di cibo e materie prime; 2) come deposito di rifiuti; 3) come via di comunicazione; 4) come luogo di ricreazione.

Questi usi non sono per principio incompatibili, ma lo diventano se non si agisce con una certa razionalità e saggezza.

L'inquinamento, infatti, può compromettere seriamente la produttività della pesca e rendere inutilizzabili per il turismo lunghi tratti di costa.