



Notiziario CSTN

LUGLIO 2021
N° 107



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

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 X - N° 107

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Il primo macchinista Aniello Iaccarino | pag. 24 |
| • La vela in Italia (parte III)..... | pag. 2 | • I successi di Straulino | pag. 27 |
| • I porti del Regno di Napoli: Taranto | pag. 11 | • Navi posacavi | pag. 31 |
| • Nave Scuola Cristoforo Colombo..... | pag. 15 | • Marina Militare e CSTN | pag. 37 |
| • Carcano e il canottaggio | pag. 18 | • Acquarello | pag. 39 |

EDITORIALE

Dopo la lunga chiusura causa Covid, meglio di così non potevamo ricominciare: il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana Amm. di Sq. (ris.) Donato Marzano è venuto a Napoli ed ha visitato il "Centro Studi". Abbiamo fatto con lui un interessante "punto nave" esaminando alcune criticità che saranno risolte e programmando interessanti iniziative per le quali abbiamo gettato le basi. Il Presidente, uomo particolarmente attivo e dinamico, segue con attenzione le attività del CSTN e certamente sotto la sua guida potremo fare ulteriori notevoli passi in avanti soprattutto nel campo della diffusione della cultura marinara che tanto ci sta a cuore.

Gli operatori del "Centro Studi" stanno completando l'archiviazione dell'ultima donazione (libri, riviste, foto e filmati, documenti e trofei . . .) che Carlo Rolandi ha lasciato al CSTN e che i figli, Adele e Gigi, ci hanno consegnato secondo quanto da Lui stesso disposto. Una documentazione esclusiva e preziosa che, ad operazione conclusa, porteremo a conoscenza dei lettori.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: "Nella luce del tramonto, momenti di massima attenzione per tenere perfettamente inquadrato a riva lo spinnaker".

Hanno collaborato: *Franco Belloni, Riccardo Bottazzo, Silverio D'Arco, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Franco Iaccarino, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli.*



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

LA VELA IN ITALIA



Con questa terza puntata ci stiamo sempre più convincendo dell'importanza del lavoro che Franco Belloni e Gianni Magnano hanno iniziato anni fa. Sarebbe stato un grande peccato se la fatica condotta dai nostri amici fosse andata perduta e va dato atto a Gianni che con la sua lungimirante scelta di farlo pubblicare al Notiziario è stato un atto intelligente e generoso. La storia della Vela italiana gliene dovrà essere grata.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

Terza Puntata

Formule di stazza inglesi e nuovi circoli

L'organizzazione delle regate, che va sempre più diffondendosi in Italia sia sul Tirreno sia sui Laghi, rende necessaria la stazza delle imbarcazioni per stabilire, per quanto possibile, degli equi compensi ai fini della classifica. Compensi che si ottengono con specifiche formule di stazza. Il Regio Yacht Club Italiano adotta inizialmente due collaudate formule di origine inglese.

La *Thames Measurement*

Nell'*Annuario* del Regio Yacht Club Italiano del 1883 è pubblicata questa formula di stazza inglese, già adottata per le sue regate del 1880:

$$T = \frac{\frac{1}{2} (L-l)^2}{2,7}$$

dove:

T = tonnellaggio di stazza di regata;

L = lunghezza massima in linea di galleggiamento;

l = larghezza massima fuori fasciame.

Ricordiamo che le tonnellate di stazza non sono una misura di peso ma di volume.

La formula originale, chiamata *Thames Measurement*, venne adottata nel 1854 dal Royal Thames Yacht Club e del Royal London Yacht Club. La versione del Regio Yacht Club Italiano cambiava solo nel valore L misurato in metri anziché in piedi.

All'inizio questa formula era usata su barche costruite, più per il diporto che per la regata, ma quando anche in Italia le regate divennero prioritarie si costruirono, o s'importarono direttamente dall'Inghilterra e dalla Francia, barche appositamente realizzate per la competizione.

Tra queste, ricordiamo il cutter *Cenis* (1889) di 22,00 metri progettato da Ambrogio Castellano¹ per Clemente Catalano Gonzaga, ispirato alle linee degli scafi americani e "modellato, all'incirca su di un presunto tracciato del famoso Puritan" disegnato dall'americano Edward Burgess². C'erano anche lo yawl *Fieramosca* (1885) di 14,84 metri di Giulio Squadrelli e il cutter *Cigno* (1887) di 15,95 metri del principe Pietro Giovanni Gallone di Marsiconovo, progettati da Luigi Oneto che si rifacevano, invece, alle "idee dei costruttori inglesi" senza però fare uno scafo fusiforme.

In Inghilterra, gli eccessi per l'esperata applicazione della formula di stazza del 1854 e di quella derivata, convinsero anche l'architetto navale Dixon Kemp che studiò una nuova dove, per la prima volta in Europa, era considerata la superficie velica.

La formula era semplicissima: lunghezza al galleggiamento moltiplicata per la superficie velica e il prodotto diviso per 6000 oppure per 170 per le barche misurate in metri. La proposta di Kemp venne accettata dalla

Yacht Racing Association e applicata dal 1886.

Nel Regolamento si legge:

La nuova formola adottata dalla Racing Association per misurare la potenzialità di un yacht in regata, fa sostituire all'antico termine "tonnellata" quello più conveniente di rating.

Adottando la formola inglese, il vocabolo tonnellata sarebbe improprio, ma onde non adottare nuovi termini, si conserverà alla nuova unità di misura indicante la potenzialità di un yacht l'antico nome di tonnellata, aggiungendovi il qualificativo di potenzialità ed indicandola colle abbreviazioni TP al modo istesso che TR indicano tonnellate di Registro.³

Sei le classi:

1^a fino 2 tonnellate;

2^a da più di 2 a 5 tonnellate;

3^a da più di 5 a 10 tonnellate;

4^a da più di 10 a 20 tonnellate;

5^a da più di 20 a 40 tonnellate;

6^a da 40 tonnellate e oltre.

Nel calcolo dei compensi si teneva conto dei decimi di tonnellata per le barche inferiori a dieci tonnellate, mentre per quelle superiori solo le tonnellate intere. I cutter correvano per la loro intera potenzialità, gli yawl per i 4/5, le golette per i 3/5. Tutte le barche a un albero erano equiparate ai cutter, quelle con un albero e una mezzanella agli yawl e quelle a due alberi, con o senza mezzanella, alle golette.

La formula oltre a rivoluzionare la classificazione delle barche e il calcolo dei compensi, apportava anche un notevole contributo alla diffusione della vela.

Anche il Regio Yacht Club Italiano adottò questa formula a partire dalle regate internazionali di Genova del 1892, organizzate per il Quarto centenario della scoperta dell'America.

Scrive Mario Bottaro:

Lo Yacht Club, la cui lussuosa sede è a Villetta Serra sulla spianata dell'Acquasola, ha al proprio vertice il marchese Carlo Ginori e Giuseppe Garibaldi Coltelletti, autentico personaggio fin de siècle, sportivo appassionato e, in seguito, ideatore dello stabilimento del Nuovo Lido d'Albaro.

Il 25 luglio tutti gli yacht iscritti compiono una crociera da Livorno a Genova, ma le regate vere e proprie si svolgono dal 4 al 9 agosto. Vi partecipano oltre 30 yacht a vela e a vapore, italiani, inglesi e francesi, divisi in quattro categorie a seconda della stazza (sopra le 20 tonnellate, tra le 10 e le 20, tra le 5 e le 10, sotto le 5) con percorsi più lunghi e premi più consistenti per i tonnellaggi maggiori. Per fare un esempio, gli yacht al di sopra delle 20 tonnellate devono percorrere 20 miglia e i primi tre arrivati si aggiudicano, rispettivamente, 5, 3 e 2 mila lire. Le imbarcazioni più piccole, con un percorso di 15 miglia, concorrono a premi di 5, 2 e cento lire.

*Il maggior numero di trionfi sono per il cutter **Oretta** di 51 tonnellate appartenente al marchese Ridolfi (in questa categoria partecipa anche, ma con scarsa fortuna, il Corsaro del capitano d'Albertis). Le migliori prestazioni, nelle altre categorie, sono fornite dal **Colombo**, 11 tonnellate, di Luigi Oneto [il **Cristoforo Colombo**, di proprietà del suo progettista e costruttore, fu la prima barca italiana costruita con la nuova formula di stazza], dal nizzardo *Va partout* di 8,8 tonnellate dei fratelli Garaccio e dal **Teresa** di 1,9 tonnellate appartenente ad Antonio Frugoni.*

Le manifestazioni si concludono con un gran ballo a Villetta Serra, aperto dalla coppia formata dal Coltelletti e dalla principessa Pescaraola Avalos discendente di Vittoria Colonna.⁴

Sulla rotta di Colombo

Nel 1893 - un anno dopo i festeggiamenti genovesi per il Quarto centenario della scoperta dell'America - il capitano Enrico Alberto d'Albertis (*foto*), uno dei soci fondatori del Regio Yacht Club Italiano, decideva di rifare con il **Corsaro**, uno



yawl di 25,50 metri progettato da Luigi Oneto e costruito da Agostino Briasco⁵ a Sestri Ponente, il viaggio di Colombo per poi, risalire lungo le coste dell'America, per arrivare a New York. Da qui il d'Albertis avrebbe raggiunto Chicago, dove nel padiglione dell'Italia all'Esposizione Internazionale in onore di Colombo, erano esposti i modelli delle due caravelle, *Niña* e *Pinta*, e della nave, *Santa Maria*, di Colombo.

I modelli, costruiti dal progettista e costruttore navale Ugo Costaguta su disegni dello stesso d'Albertis, sono ancora oggi in mostra nel Museo Galata di Genova in una sala ad essi dedicata.

L'impresa giungeva a buon fine. Il d'Albertis durante tutta la crociera usò esclusivamente lo stesso tipo di strumenti nautici utilizzati quattrocento anni prima dal Colombo, chiara dimostrazione della validità delle elementari tecnologie e della capacità marinara del navigatore genovese.

D'Albertis partì da Genova il 3 giugno 1893 e, dopo una sosta a Cartagena ed una a Cadice, il 22 giugno iniziava la traversata dell'Atlantico. Navigazione nel complesso favorita dal vento, tanto che il 20 luglio da bordo del *Corsaro* si avvistava la terra: è San Salvador (oggi Watling. Bahamas), l'isola toccata per primo da Colombo quattrocento anni prima, nel lontano 12 ottobre 1492. Il *Corsaro* aveva impiegato 27 giorni e 22 ore a percorrere le 3850 miglia che separano Cadice da San Salvador, con una velocità media di oltre 5 miglia. E da qui a New York da dove il 31 agosto ripartiva per Genova.

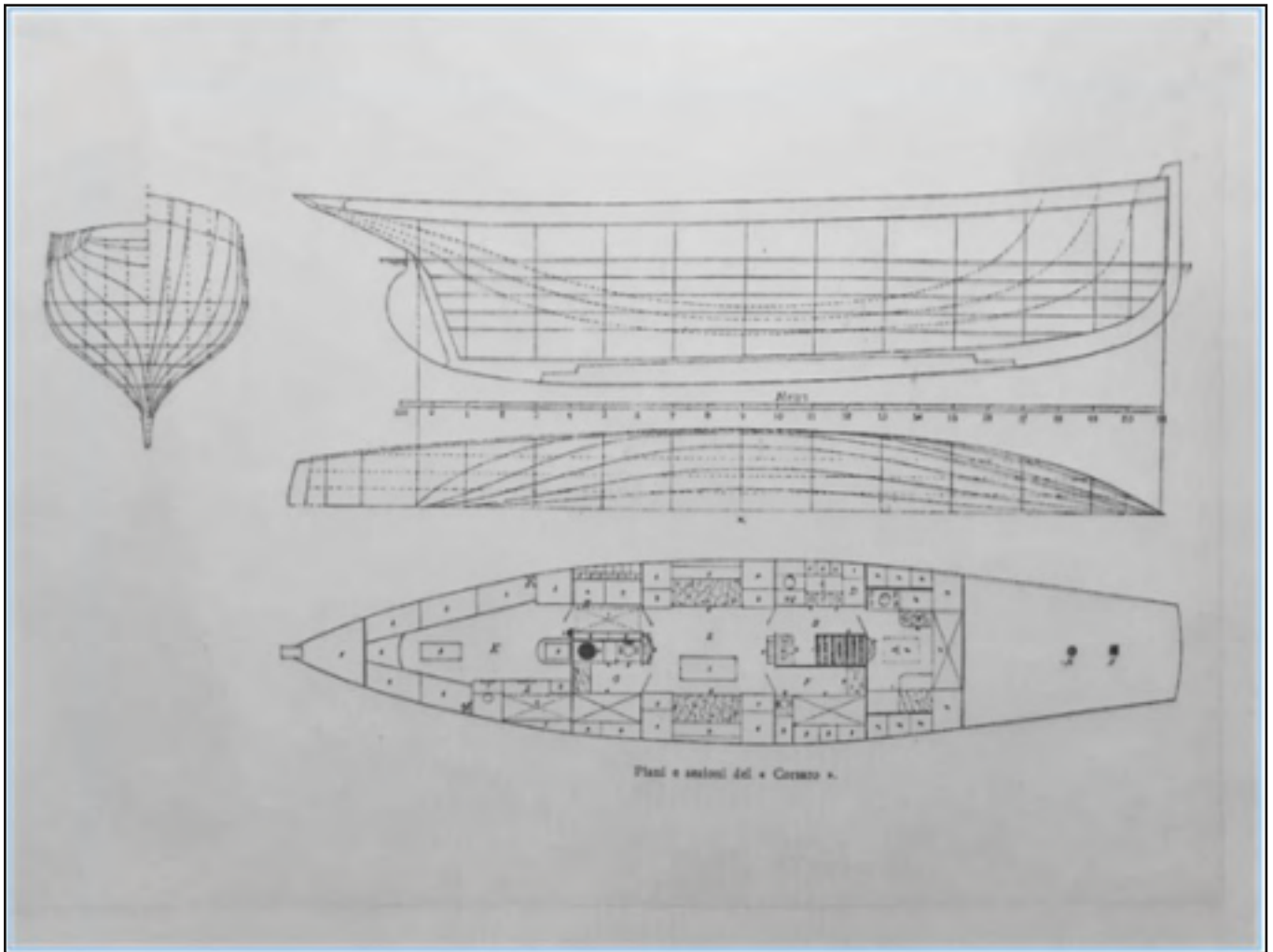
Allora, la traversata dell'Atlantico con una barca da diporto era giustamente giudicata un'impresa avventurosa.

Il d'Albertis, navigatore "rinascimentale" di grande cultura, che non è soltanto un collezionista di primati ma, soprattutto, un grande sportivo appassionato delle avventure in mare da lui trasformate in sfide di solito legate ad un preciso scopo scientifico ricordato anche nei motti delle sue barche, "*Utiles dulci*" quello del *Violante* cui aggiunge per il *Corsaro* "*Consilio manue*" ("Col senno e colla mano"). "*La navigazione da diporto*" – secondo il d'Albertis – "*la quale già offre sì nobili e varie soddisfazioni ai suoi cultori sia col farli assistere ai più solenni spettacoli della natura sia con far loro provare le intime compiacenze riservate a chi osa affrontare e vincere il più difficile degli elementi può e deve trovare nuovi allori nel campo delle conquiste scientifiche*".⁶

Copertina del libro "Crociera del Corsaro a San Salvador".



Stampa del Corsaro in navigazione.



Piani interni del "Corsaro" costruito da Oneto nel 1993 - stampa del "Corsaro".

Le Sezioni del RYCI

Tornando all'attività agonistica, ricordiamo che i soci del Regio Yacht Club Italiano di Genova verso la fine dell'Ottocento, fondarono delle Sezioni che, di fatto, furono dei circoli velici con una loro sufficiente autonomia, i quali diedero un significativo apporto alla diffusione della vela agonistica e non su tutte le coste italiane.

La prima Sezione fu quella Livornese (1880) che diventerà il 16 aprile 1908 la Sezione Toscana, con presidenti il conte Ruggero Grottanelli Ugurgeri e l'ingegnere Salvatore Orlando.

Il 1° gennaio 1881 venne istituita a Portoferraio la Sezione Elbana, presidente il marchese Giovanni Battista Toscanelli, sciolta il 31 dicembre 1890.

Il 14 agosto 1883 furono costituite la Sezione di Civitavecchia, presidente il principe Giuseppe Rospigliosi, che cessò l'attività il 31 dicembre 1887 e quella Partenopea, presidente il principe Giuseppe Caravita di Sirignano, diventata, il 16 aprile 1936, Gruppo Partenopeo del RYCI che si fonderà il 26 ottobre 1936 con il Circolo della Vela.

Il Regio Yacht Club Italiano e le sue Sezioni organizzarono in quegli anni regate di triangolo e crociere nei golfi di Genova, Rapallo e Napoli e a Livorno, Castellammare di Stabia e Portoferraio. Inoltre, diversi soci continuarono, sull'esempio di Peirano, a partecipare con successo alle regate in Costa Azzurra e a Marsiglia.

Non soltanto i proprietari delle barche da diporto erano interessati alla competizione, ma anche gli armatori delle barche da lavoro. Infatti, erano già state organizzate regate per i latini nei pressi di Livorno e nel Golfo di Rapallo, dove la vela latina era molto diffusa anche per impieghi mercantili. Ci sono notizie anche di un'insolita regata di quaranta bragozzi chioggiotti nella primavera del 1887 al Lido di Venezia, anche se fu una iniziativa che all'epoca rimase isolata.

Il 14 agosto 1886, con spirito pragmatico che teneva conto della realtà sociale, veniva fondata a Pola, da cui prendeva l'antico nome latino, la Società Nautica Pietas Julia con quarantotto iscritti. Il Comitato promotore era

costituito da un gruppo di giovani appassionati: Natale Vareton, podestà di Pola e primo presidente, Antonio Barsan, Andrea Benussi, Cristoforo Carosel, Ernesto Robba e Stefano Suppan. Il riconoscimento legale veniva concesso dalla Luogotenenza del Litorale di Trieste l'11 settembre 1886.

Il Sodalizio si dedicava prevalentemente al canottaggio, ma aveva anche una Sezione Vela a Vergarolla, dove le derive erano ospitate in due capaci capannoni in legno. *“Fin dal suo nascere la Pietas Julia venne seguita costantemente, e con sospetto, dalla gendarmeria austriaca, che controllava l'affluire di giovani nelle sue file. Il 6 novembre del 1915, con decreto trasmesso dal Governo austriaco all'Imperial Regio Commissario di Fortezza, vennero sciolte la Società Filarmonica Canfarensis e la Pietas Julia 'per le loro manifestazioni - scriveva il decreto - di tendenze politiche, in contrasto con l'idea dello Stato'. Alla fine della Grande Guerra la Pietas Julia riprese l'attività...”*⁷ Dopo l'esodo del 1947 avvenne il trasferimento delle imbarcazioni a Monfalcone; successivamente grazie all'ospitalità del principe Raimondo di Torre e Tasso la Pietas Julia ebbe una nuova sede in uno stabile nella Baia di Sistiana, Duino-Aurisina, dove, nel 1972 veniva costruita la nuova sede sul mare.

I Circoli nautici partenopei

A Napoli, dove era attiva la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano, in pochi anni vennero fondati due circoli nautici che, pur iniziando l'attività con il canottaggio, saranno in seguito con i loro equipaggi tra i protagonisti dello sport velico sia in campo nazionale sia internazionale. Nel 1889 venne istituito il Circolo Canottieri “Italia” (Circolo del Remo e della Vela “Italia” dal 31 marzo 1946 in seguito alla fusione con il Circolo della Vela) e nel 1893 ebbe i natali la Canottieri Sebetia (Reale Yacht Club Canottieri Savoia). *(a destra i rispettivi guidoni)*

Il Circolo Canottieri “Italia” nacque così:

*Napoli, Vecchio Borgo di Santa Lucia. Saliamo al IV piano dello Stabilimento Militare di Marina dove si confezionano saporite e croccanti pagnotte per gli equipaggi alla fonda, la “Panatica” appunto. In una stanza concessa in temporaneo uso a civili, si riuniscono dall'inizio dell'estate alcuni giovanotti di buona famiglia e belle speranze per discutere, battere e controbattere, ora a bassa, ora ad alta voce, un progetto che li affascina e li costringe a sempre più serrate, più concitate assemblee ed incontri al vertice. Finalmente una domenica mattina, per l'esattezza il 20 novembre 1889, ecco il gran giorno. Nelle quattro mura dell'angusto locale c'è un baccano d'inferno, di letizia e gioia inedita. Si appongono le firme allo Statuto. Nasce la “Canottieri ITALIA”. I firmatari esultano e l'esultanza continua anche quando, nel contarsi, si accorgono che sono diciassette. Non è un numero scaramantico ma, si sa, scongiuri ed amuleti a Napoli neutralizzerebbero anche un'atomica. Nel nostro caso, amuleti sovrani, l'esultanza e l'allegria. Non si stappano bottiglie di spumante ma più marinairescamente si dà fondo ad un bottaccino di marsaletta collocato in un angolo. Così comincia la grande avventura.*⁸

Tra i prestigiosi fondatori: l'ingegnere Carlo Enrietti, il primo presidente, proprietario dei Magazzini Generali nel porto di Castellammare di Stabia, l'ingegnere Giovanni Amedeo Laganà proprietario delle omonime fonderie attive quasi fino alla Seconda guerra mondiale, l'ingegnere Guido Platania, costruttore dell'Hôtel Excelsior inaugurato nel 1909 dalla regina Margherita di Savoia, Onorato e Guido Fiorentino, proprietari e amministratori di alberghi tra i quali il famoso Vittoria di Sorrento, che ospitò una sezione del Circolo.

L'immagine data al Circolo, che nell'agosto del 1890 si trasferirà a Santa Lucia, era ispirata ai club inglesi presi a modello nelle formalità e nelle uniformi sociali; molto ammirata era quella del principe Riccardo di Sangro di Fondi.

L'attività velica, anche se era praticata da alcuni soci fin dalla fondazione, venne ufficializzata il 20 marzo 1913 con la costituzione della Sezione Vela e l'acquisto di due 8 metri Stazza Internazionale del 1906, il *Nila II* di Antonio Bava da Pio Avati di Santo Pietro e il *Vesania* di William Fife III da H. de Pasquier,

Nello stesso periodo era attivo a Napoli, diretto da Giovanni Amedeo Laganà uno dei fondatori del Circolo Canottieri “Italia”, il Posillipo Yacht Club.



E il "Savoia"? Giuseppe "Pippo" Dalla Vecchia, il presidente del Club Centenario, scrive:

Erano passati poco più di tre anni dalla fondazione della Canottieri Italia e l'attività remiera di quel Circolo languiva in regate sociali scarsamente competitive. L'esigenza di creare un altro sodalizio con il quale misurarsi si rappresentava sempre più spesso ai canottieri con le maglie rosso-blu. Un gruppetto di soci dell'Italia prese il coraggio a due mani e decise di staccarsi dal proprio Club per dare vita all'agognato antagonista. Il nome: Canottieri Sebetia (dal mitico fiume Sebeto, oggi scomparso). I colori: bianco-azzurro. La sede: di fianco alla Canottieri Italia. E la barca? Al neonato Circolo il cadeau dell'Italia: il Nautilus, vetusto quattro jole a sedile fisso. Nasceva così il 15 luglio del 1893 la "Canottieri Sebetia". Per la verità il 15 aprile del 1893 risulta già registrato a Torino un atto con il quale si costituiva la società "Canottieri Sebetia" con sede a Napoli.

Facevano parte di quel commendevole gruppetto i signori: Pernice, i fratelli Ruggiero (uno dei due morirà nel tragico naufragio del Nautilus l'anno successivo), Lattanzio, Leone, Attanasio, Schioppa, Mursia e De Monte. Di alcuni di costoro si ricorda solo il cognome, del primo Presidente invece tutto: Cavaliere Michele Avallone.⁹

Anche nel neonato circolo, si chiamerà "Savoia" dal 1895, la vita sociale, seppure sportiva, è pur sempre modellata a quella di un club inglese: signorilità e classe e, con il passare del tempo, anche il rispetto delle tradizioni.

La vela, anche se all'inizio non è lo sport ufficiale, è comunque praticata dai soci. Infatti:

All'alba del 1900 si verifica uno storico sorpasso in seno al Savoia: il numero dei soci velisti, presenti in piccola proporzione fin dalla fondazione, supera quello dei canottieri. Anche il cambio di denominazione (Real Yacht Club Canottieri Savoia) riflette l'ascesa dello sport velico nella considerazione del corpo sociale.

Agli inizi del nuovo secolo, diversi soci acquistano yachts.

E nasce la flotta sociale del Savoia. Grande animatore della sezione velica è il Vice-Presidente Emilio Anatra, che ha legato il suo nome all'imbattibile Caprice. Anatra è stato armatore di almeno altri sei yachts. Florence anzitutto, che, con i precedenti proprietari, ha riportato splendide vittorie internazionali. Costruita nel 1875 nel Cantiere Bonifacio a Castellammare di Stabia, ha una lunghezza di 12 metri, larghezza massima di 2,83, stazza 9 tonnellate ed è armata a scia-becco.

Florence – ci riporta un giornale dell'epoca - è stata la barca invincibile della sua serie sin dal varo. Ebbe tante vittorie che la direzione delle regate dovette pregare il proprietario, che allora era il marchese Vincenzo Santasilia, di astenersi dal prendervi parte, a meno che non avesse preferito di correr solo, giacché nessuno si iscriveva se la Florence era della partita. Una volta ebbe anche l'altissimo onore di avere a bordo la Regina Margherita. In seguito il signor Anatra ne è divenuto proprietario, guidandola a sua volta alla vittoria e poi mettendola a disposizione come nave scuola della sezione velica del Savoia.

Altro yacht di Emilio Anatra è il due tonnellate e mezzo Sfinge, uscito dal Cantiere Gallinari di Livorno nel 1900 il periodico parigino Yachting Gazette nel 1901 lo descrive come 'il migliore della sua serie: esso ha riportato quasi tutti i primi premi nelle regate della stagione'.



"Sfinge" di Emilio Anatra costruito da Gallinari a Livorno in una Cartolina a Cannes per le regate.

Nuove iniziative sul mare

Ancora più a sud si hanno notizie delle regate organizzate nel 1892 dalla Brindisi Sailing Association, presieduta dal signor Low. A Palermo, Ignazio Florio, membro della Direzione del Regio Yacht Club Italiano, e proprietario del vapore da diporto **Sultana**¹¹, acquistò nello stesso anno da Vincenzo Murolo lo yawl **Fieramosca** di 14,75 metri e dall'arciduca Carlo Stefano d'Austria il cutter **Walkyrie**¹² di 21,11 metri. Nel 1893 gareggiavano nel mare di Palermo il **Fieramosca** e il cutter **Clara** di Giovanni Alberto Laganà.

A Sturla, nei pressi di Genova, il 24 maggio 1894 venticinque velisti davano vita al Club Nautico Genovese, presidente Alberto Giusti, *"allo scopo di promuovere le regate e migliorare la costruzione ed i tipi di piccole barche da diporto"*. Il neonato sodalizio organizzò subito due regate per le barche dei soci e il 29 luglio la prima regata d'incoraggiamento aperta per le barche inferiori a una tonnellata e da una a due tonnellate con, rispettivamente, 13 e 8 concorrenti. Si affermavano **R.Y.** di Luigi D'Acqui di Sampierdarena e **Idea** di Giulio Bava di Sturla.

Una gara d'incoraggiamento era stata organizzata nel 1892 dal Regio Yacht Club Italiano: *"Per qualunque genere d'imbarcazioni da diporto a vela pontate e non pontate che non oltrepassino la lunghezza di 7 metri"*. Le regate d'incoraggiamento, saranno sempre più frequenti, oltre a diffondere e rendere meno elitario lo sport velico, sono quelle che, attraverso le barche da spiaggia, lance e gozzi, apriranno la strada alle derive locali e nazionali organizzate in classi.

Nasce il Verbano Yacht Club

Le barche a vela da diporto e da regata si stavano diffondendo tra i residenti sul lago Maggiore ma, soprattutto, tra i milanesi e i torinesi che soggiornavano "in villa" durante le vacanze nelle amene località della costa piemontese del lago: Baveno, Belgirate, Pallanza e Stresa.

Nel 1894 furono organizzati a Stresa i campionati italiani di canottaggio del Regio Rowing-Club Italiano, la Federazione Italiana Canottaggio, purtroppo tra le manifestazioni di contorno non fu organizzata nessuna regata a vela. Per rimediare alla dimenticanza venne costituito, per iniziativa di F. E. Carcano, un Comitato promotore, di cui facevano parte anche Giberto Borromeo, Luigi Capuccio, Franco e Fazio Dal Pozzo d'Annone e Giannino Tarsis.

Il successivo 6 settembre fu improvvisata una regata purtroppo rinviata per il cattivo tempo, il giorno dopo si poté gareggiare e vinse il fin-keel **Alcione** di Muller che primeggiò su sei concorrenti. Visto il risultato ottenuto gli organizzatori pensarono di ripetere l'evento l'anno dopo e nel frattempo di fondare un circolo velico.

A Stresa, domenica 5 maggio 1895, durante una riunione degli aderenti all'idea di costituire un club venne approvato lo Statuto sociale e gettate le basi per la costituzione del Verbano Yacht Club *"allo scopo di sviluppare sul Lago Maggiore, Lago d'Orta e Laghi circostanti il gusto del Yachting, mediante regate, crociere, premi di costruzione, eccetera"*.

I fondatori del Club furono: il principe Giberto Borromeo, la principessa Rosanna Leonardi Borromeo, l'ingegnere Clateo Castellini, il marchese Franco Dal Pozzo, il nobile Fazio Dal Pozzo, l'architetto Guglielmo Maffioretto, l'ingegnere Carlo Nigra, l'imprenditore Romeo Omarini, l'avvocato Salvatore Pugliese Levi e il conte Giannino Tarsis.

Il "Verbano" nasceva dall'ambiente aristocratico e cosmopolita che si raccoglieva sulla sponda piemontese del lago Maggiore. Stresa, secondo le guide del primo Novecento era il miglior centro residenziale del lago per il fascino delle sue bellezze.

Domenica 24 giugno 1895, sette barche con a riva il pavese di Gran Gala erano ancorate davanti al Grand Hôtel et des Iles Borromées di Stresa: **Ida** di Franco Dal Pozzo, **Marion** di Fazio Dal Pozzo, **Lena** di Benedetto Vercellone, **Oleggio Castello** di Maura Cuttica di Cassine, **May** di Clateo Castellini, **Myriam** di Carlo Nigra ed **Emilia** di Giannino Tarsis.

Nello stesso tempo in una sala dell'albergo, fu la sede sociale fino al 1933, veniva eletta la Direzione con Giberto Borromeo presidente, Carlo Nigra vicepresidente coll'*interim* di segretario, Benedetto Vercellone tesoriere e Clateo Castellini, Fazio e Franco Dal Pozzo e Giannino Tarsis consiglieri.

A Milano, domenica 31 maggio 1896, le Direzioni del Regio Verbano Yacht Club e del Regate Club sul Lago di Como, approvarono il Regolamento della Coppa dei Laghi per imbarcazioni da 0 a 2 tonnellate di stazza appartenenti ai soci delle due società. La Coppa d'argento, del valore non superiore a 500 lire pagata in parti uguali

dai due Club e realizzata dall'orafa Giachè di Milano, verrà disputata per la prima volta il 1° settembre sul lago di Como a Bellano. A partire dalla seconda edizione verrà corsa sul lago nella località del Club al quale è iscritto il vincitore.

REGIO REGATE CLUB LARIANO

REGATE A VELA SUL LAGO DI COMO

CAMPO DI REGATA A BELLANO

COPPA BELLANO

offerta dal Comitato "Pro-Bellano"

PER YACHTS D'OGNI POTENZIALITÀ

Domenica, 8 Settembre 1901 • Ore 12

YACHTS INSCRITTI

Numero di corsa	NOME	PROPRIETARIO	Tonnellaggio
11	Azio V.	Centurini A. Dario.	0.96
12	Cocca	Telfener conte Giuseppe.	—
13	Dai-Dai III	Brambilla d' G. - Dal Pozzo m. F.	—
14	Dai-Dai IV	" " " "	—
15	Florence	Trivulzio marchesa Lena.	—
16	Hope	Taverna conte Ludovico.	—
17	Linton	Brambilla Vittoria.	—
18	Rocket	Trivulzio marchesa Lena.	—
19	Spindrifft	Brambilla Annetta.	—
20	Yu	Cramer Emilio.	—

Locandina della regata nazionale a vela in occasione della esposizione industriale di Milano

La Coppa dei Laghi segnò un momento importante della storia del Club [‘Verbano’] perché lo aprì alla realtà velica del Lago di Como. Nonostante la vicinanza tra i due laghi il Lario presentava una situazione velica più matura, probabilmente dovuta alla più consistente presenza inglese: lì si erano svolte le prime regate in Italia tra sei ‘canotti a vela’ nell’anno 1850 e lì era già attivo dal 1872 il Regio Regate Club sul Lago di Como.¹³

All’appuntamento del 1° settembre del 1896, erano presenti 11 imbarcazioni: **Challenge** di Fazio Dal Pozzo, **Ines** di Benedetto Vercellone e **Myriam** di Carlo Nigra del “Verbano”, **Galatea** di Annetta e Vittoria Brambilla, **Sfempra** di Alessandro Volpi Bassani, **May** e **Mia** di Carlo Cunico, **Spindrifft14** di Giuseppe Brambilla, **Azio** (ex **Drafini**) di Dario Centurini, **Deli** di Carlo Sormani e **Primola** di don Luigi Adamoli del “Regate”. Si affermò **Ines** davanti a **Mia** e **Spindrifft**.

Note del testo:

1. Ambrogio Castellano, progettista e costruttore, apparteneva a una famiglia di armatori di Piano di Sorrento. Cittadina che, scrive Tomaso Gropallo nel *Il Romanzo della vela*, p. 48 "...fu il maggiore centro velico del Sud, giustamente ritenuto il rivale di Camogli". Castellano progettò e costruì imbarcazioni per il diporto e la regata nonché velieri per la flotta mercantile locale.
2. Edward Burgess (1848-1891), nato a Boston, Massachusetts, è stato uno dei più brillanti progettisti americani. Ha disegnato tre difensori della Coppa America: **Puritan** (vincitore nel 1885), **Mayflower** (1886) e **Volunteer** (1887).
3. *Regolamento e codici del Regio Yacht Club Italiano*, 1892, pp. 15-16 e 47-48.
4. Mario Bottaro, *Genova 1892 e le Celebrazioni Colombiane*, pp. 83-84.
5. "Sestri Ponente" - scrive Gropallo, op. cit. p. 62 - "*culla della marineria velica in legno, ebbe i celebri Briasco. Il primo di essi Agostino Briasco fu marinaio napoleonico a Tolone e vi apprese l'arte costruttiva. Tornato in Liguria aprì un piccolo cantiere che i suoi figli Gio Batta e Luigi ampliarono. Poi si divisero fondando un nuovo cantiere. I loro due figli ebbero il nome di Agostino entrambi ed i loro cantieri andarono noti come quelli di Agostino Briasco fu G.B. ed Agostino Briasco fu L. In quest'ultimo fu costruito il Corsaro il celebre panfilo di Capitan d'Albertis. In seguito questo Briasco cedette il cantiere all'Ansaldo e ne divenne ispettore. In una parola i Briasco tutti ebbero una parte grandissima nello sviluppo della marina in legno e si calcola che in trenta anni costruissero fra tutti oltre trecento velieri al lungo corso...*".
6. Enrico Alberto d'Albertis, *La navigazione da diporto in relazione allo studio della geografia fisica dei mari*, riportato da Livia Albertina Fornaroli in Enrico A. d'Albertis, p. 115.
7. Fulvio Molinari, "Storia della vela", *Enciclopedia monografica del Friuli Venezia Giulia*, quarto volume, p. 395.
8. Donatella Trotta, a cura di, *C.R.V. Italia*, pp. 13-14.
9. Pippo Dalla Vecchia e Laura La Posta, *Yacht Club Canottieri Savoia*, p. 15.
10. Pippo Dalla Vecchia e Laura La Posta, op. cit., p. 185.
11. Il **Sultana** di 55,80 metri, l'ammiraglia della Flotta da diporto di Florio, è l'ex vapore Rondine acquistato nel 1892 da Giuseppe Caravita di Sirignano, presidente della Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano.
12. Il cutter **Walkyrie**, costruito in Inghilterra nel 1889 da J.G. Fay & C. su progetto di George L. Watson, lo stesso progettista del Bona del **Duca degli Abruzzi** e del **Britannia** dei principi di Galles, era stato ordinato da lord Dunraven per una sfida, non per la Coppa America come molti ritengono. In tre anni di regate, 1889-91, arrivò 28 volte primo e 21 secondo. Fu acquistato dall'arciduca Carlo Stefano d'Austria, lo chiamò **Christa**, che a sua volta la rivendette quasi subito a Ignazio Florio che ripristinò il vecchio nome. Le caratteristiche dello yacht erano: lunghezza 26,12 metri, lunghezza al galleggiamento 21,10 metri, larghezza 4,80 metri, puntale 3,50 metri, superficie velica 630 metri quadrati, potenzialità 77,34 tonnellate di stazza.
13. Stefania Soma, *Paesaggio e ricreazione: il caso della vela da diporto sul Verbano*, p. 87.
14. **Spindrift**, 1 racer progettato da Linton Hope ed importato dall'Inghilterra dove aveva riportato numerose vittorie, da Giuseppe Brambilla nel 1896. È lungo 6,16 metri e ha una superficie velica di 30,68 metri quadrati. Questa barca è oggi esposta nel Museo "La Raccolta della Barca Lariana" a Pianello del Lario (Como).



Cutter Walkyrie.

RITAGLI DI STORIA

Dopo una brevissima pausa ritorna Antonio Formicola con la sua rivisitazione storica dei principali porti del Regno di Napoli. Sono "ritagli di storia", quelli che stiamo pubblicando, molto interessanti e ricchi di particolari. Alla fine, messi tutti insieme, costituiranno una straordinaria documentazione storica.

Questa puntata è dedicata a Taranto, un porto carico di storia a partire dai tempi della Magna Grecia, ma lo studio di Antonio è centrato sul periodo del Regno di Napoli.



PORTO DI TARANTO

ANTONIO FORMICOLA

Sulla costa ionica la spiaggia di Taranto, com'è aperta ed esposta più che ogni altra spiaggia alla naturale incostanza del mare ed alla veemenza dei turbini, l'infelice Legno in tempo borrascoso e di fortuna non ha Asilo ove correre per ricoverarsi, se non nell'Isola e Porto di Taranto, di Cotrone, o nelle Castella d'Annibale. Fuor d'essi correr dee a gara dell'onde e spesso contro l'onde a gara de' venti, per esser tutto quel Seno sfornito di altri ricoveri o Asili datici dalla natura. (1)

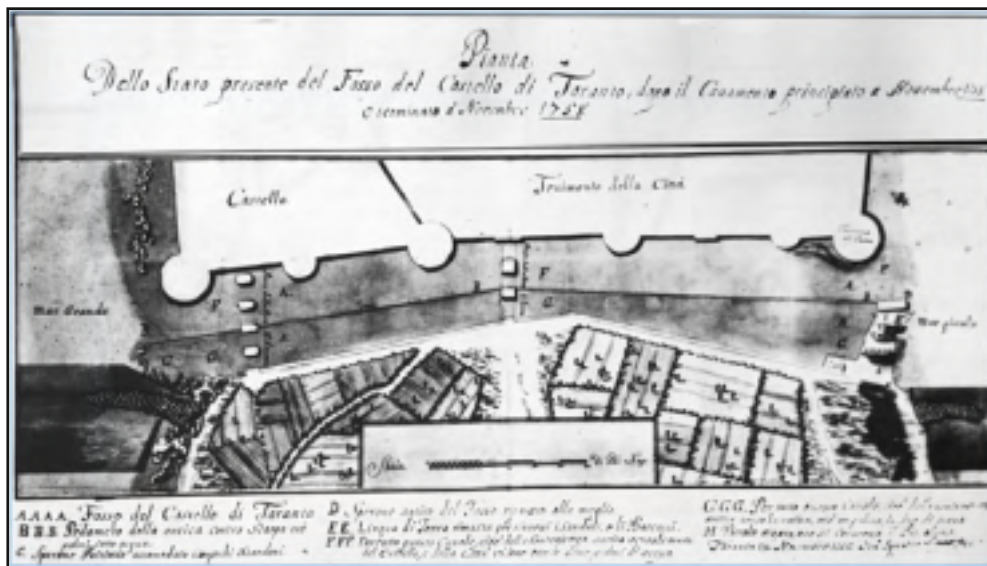
La morfologia del Golfo di Taranto si presentava con due seni disuguali; uno più ampio, detto Mar Grande, aperto fra due capi sporgenti (Capo S. Vito e Punta Rondinella), ed uno più interno, chiamato Mar Piccolo, separato dal primo da un istmo. Le due insenature comunicavano attraverso due canali: uno naturale, più ampio, posto a levante (Porta di Napoli), e l'altro artificiale, più stretto, insistente per NW (Porta di Lecce). Il Mar Piccolo aveva un perimetro di circa 12 miglia essendo lungo 6 e largo 2 al massimo, ma la scarsa profondità non consentiva la manovra ai bastimenti mercantili aventi una stazza lorda superiore alle 100 tonn. Pertanto il porto mercantile era stato sistemato nelle acque antistanti la Porta di Napoli dove una, stretta ed alta, lingua di terra proteggeva i bastimenti dai venti dominanti.

Con l'arrivo degli spagnoli anche il porto di Taranto fu interessato da lavori per la sistemazione delle fortezze e non solo. Difatti nel 1571, per ordine del vicerè D. Parafan de Ribera duca d'Alcalà, furono previsti dei lavori alla bocca del porto ed "*abrir la entrada, que hay del mar grande al mar chico, (...)*" affinché potessero accedervi le galere. (2)



La città ed il porto di Taranto nella Terra di Otranto nel Regno di Napoli (1760 ca). Incisione acquerellata di Salmon, Venezia, collezione privata.

Come sappiamo la politica spagnola non favorì gli scambi commerciali imponendo una rigida tassazione sulle merci imbarcate e sbarcate innescando così il fenomeno del contrabbando. All'inizio del XVII secolo l'illecito commercio aveva raggiunto la massima diffusione ed il Governo, volendo mettere un freno, ordinò la chiusura della maggior parte dei porti ed approdi ovvero spiagge ubicate in prossimità dei porti. Per la Terra d'Otranto fu comunque previsto che fossero rimasti aperti ai commerci i porti di Taranto, Gallipoli e Brindisi. Dopo la salita al trono di Carlo di Borbone furono gli stessi eletti della città a presentare richiesta al Re affinché fosse messo in sicurezza il cosiddetto "Fosso" (Canale) che metteva in comunicazione il Mar Grande con il Mar Piccolo.



Dello stato presente del Fosso del Castello di Taranto dopo il cavamento principiato a novembre 1755 e terminato a novembre 1758. Inchiostro di G. I. Simeone, A.S.NA., vol. 196, inc. 82.

Un primo intervento fu effettuato, tra il 1755 ed il 1758, sotto la direzione tecnica dell'ingegnere Gennaro Ignazio Simeone, il quale oltre a far sgombrare il canale da sabbia ed alghe, fece realizzare due idonee scogliere, alle rispettive imboccature (Mar grande - Mar Piccolo), per poter evitare l'insabbiamento. Dopo questo lavoro il Re decise, su proposta della Giunta di Commercio, di inviare a Taranto l'ingegnere Giovanni Bompiede per verificare lo stato delle opere realizzate e di quelle ancora bisognevoli. (3)

Il Bompiede giunto sul posto (estate del 1760), ritenne inutili alcuni lavori già eseguiti tra cui la scogliera posizionata sullo sbocco in Mar Piccolo poiché il flusso delle acque trasportanti sabbia e detriti proveniva dall'esterno e trovava una giusta barriera nel pennello di scogli posizionato sull'imboccatura. Comunque il Bompiede prospettò la continuazione dei lavori con l'ampliamento del canale e la costruzione di muraglioni laterali per agevolare il transito di bastimenti di maggiore portata dal Mar Grande al Mar Piccolo. Tra l'altro prevede la realizzazione di una "lanterna" da ubicarsi sulla torre di Capo S. Vito; il segnalamento entrò in funzione nel 1764.

(4)



Planimetria del Mar Piccolo di Taranto della seconda metà del '700. (Incisione, Taranto Archivio Storico comunale).

Durante l'occupazione del Regno da parte dei francesi (1806 - 1815) l'attenzione dei napoleonidi si rivolse essenzialmente all'importanza strategica del sito per potervi stabilire una considerevole base navale militare. Ma in effetti non ci furono i tempi tecnici per poter mettere in atto delle strutture. Il tramonto di Napoleone, la restaurazione borbonica e le travagliate vicende politiche che seguirono, nel Regno, riportarono Taranto ad un ruolo secondario.



L'ambito del porto mercantile di Taranto nel 1790. Sulla sinistra il canale naturale chiamato Porta di Napoli. (Olio su tela di J.F. Hackert, Caserta, Palazzo Reale).

Nel 1840 il porto mercantile di Taranto era ancora posizionato nella rientranza Nord del Mar Grande, costituito da *“un piccolo ma riparato seno di mare, chiuso al nord dalla spiaggia per circa palmi 800, all'est dal ponte detto di Napoli fra il mar grande ed il piccolo lungo palmi 600, ed al sud da una parte dell'abitato e segnatamente dalla cittadella fin oltre il bastione di S. Eligio, dov'è il posto telegrafico e poco appresso la Dogana. In tal seno la profondità varia da' 2 agli 8 palmi (bassa marea), distinguendosi un angusto canale nel verso di ponente-levante ove si mantiene maggiore, ed in qualche punto arriva a palmi 14, nonché un ristretto spazio sotto al mentovato bastione, ove la profondità perviene fino a palmi 19. Ond'è che solo i bastimenti di piccola portata possono per quel canale guadagnare le vicinanze del porto; ma i maggiori hanno da ancorarsi sotto all'indicato posto telegrafico. Vi ha pure una banchina in parte crollata dal lato della spiaggia, cui i legni non possono appressarsi per manco d'acqua e di colonne d'ormeggio “.* (5)

Negli anni successivi nell'approdo non furono eseguiti lavori di sorta ed i continui scarichi di zavorra, compiuti dai capitani dei bastimenti, ne colmarono i fondali fino all'imboccatura. Nel 1853 dopo varie segnalazioni, fatte dal capitano del porto, Ferdinando II decise di intervenire. Innanzitutto fu posto il divieto dello scarico delle zavorre in porto (scarico da eseguire unicamente nel luogo detto S. Nicolicchio), ed in secondo luogo il Re diede l'incarico all'ingegnere Ignazio Milone di approntare un progetto per risanare ed ampliare la struttura.



Pianta del porto e della baia di Taranto (1815 ca). (Incisione acquerellata, collezione privata).

All'inizio del mese di gennaio del 1854 l'ingegnere Milone presentò al Sovrano il seguente progetto di ampliamento-restauro per il porto di Taranto: "... costruzione di una banchina lunga palmi 400, e larga 14 dal posto del telegrafo sino alla Torre della cittadella avanti la Dogana con scaletta e colonne di ormeggio, e lo sgombero della corrispondente zona del porto, recandone la profondità a palmi 12 e nel resto a palmi 18". Per queste prime opere furono stanziati D.ti 28.300. Si riteneva inoltre utile, successivamente, un prolungamento della banchina "... per palmi 340 dall'indicata Torre della Cittadella fino al ponte innanzi la Porta di Napoli". Per altri lavori meno urgenti fu approntato un altro preventivo di D.ti 19.000. Il progetto, trovato soddisfacente dal Consiglio degli Ingegneri di Acque e Strade, fu temporaneamente approvato dal Re, come pure la sistemazione di un faro sulla vicina isola di S. Paolo. (6)

Ma l'approvazione definitiva del Sovrano giunse solo alla fine del mese di marzo del 1855 ovvero dopo che il Consiglio Generale del Genio stabilì che le opere in progetto "... tendevano a rafforzare la cinta della piazza" senza pregiudicarne la difesa. (7)

Riunitosi il Consiglio provinciale, il 7 ed il 16 novembre del 1855, furono aperte le aste per assegnare l'appalto dei primi lavori; ma le aste andarono deserte. Essendo ritenuto urgente il dragaggio dei fondali nel punto detto "Secco" dove sostavano i legni militari, il Consiglio di Ammiragliato stabilì che al dragaggio avesse provveduto il Sindaco della città. (8) Ma a sua volta il Decurionato fece sapere che non aveva fondi e pertanto si passò l'incarico all'Amministratore Generale di Ponti e Strade affinché si fosse trovata una soluzione per coordinare il restauro dell'intero porto.

A causa della scarsa disponibilità economica i lavori furono continuamente rimandati e solo dopo l'Unità d'Italia s'iniziarono a sviluppare dei progetti per creare a Taranto un decente porto mercantile che ebbe il suo primo molo nel 1890.



Una foto di fine Ottocento del porto mercantile di Taranto sito nella città vecchia. (Collezione A. Formicola).

NOTE

- 1 - Cfr.: N. Fortunato, *Riflessioni intorno al commercio Antico e Moderno del Regno di Napoli...*, Stamperia Simoniana, Napoli 1760, pag. 182.
- 2 - Cfr.: M. Sirago, *Gli scali meridionali fino al 1806: descrizione, lavori e diritti feudali*, in SOPRA I PORTI DI MARE vol. II, Firenze 1993, pagg. 418 e 419.
- 3 - A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina (Espedienti)*, vol. 528, ff. 226 - 235.
- 4 - A.S.NA., Segreteria di Stato di Azienda, vol. 196, inc. 82.
- 5 - Cfr.: G. Carelli, *Porto di Taranto*, in *Annali del Regno delle Due Sicilie*, Vol. LXV, fascicolo CXXVIII, Napoli 1859, pag. 2
- 6 - Cfr.: *Reali Rescritti* nn. 292 e 5803 del 21 gennaio e del 9 dicembre 1854.
- 7 - Cfr.: *Reale Rescritto* n. 1546 del 28 marzo 1855.
- 8 - Ministeriale n. 6248 del 12 dicembre 1855.

Non può essere dimenticata la storia della Nave Scuola "Cristoforo Colombo", gemella della "Vespucci", finita tristemente come risarcimento di danni di guerra all'Unione Sovietica nel 1949. L'occasione di ricordare il "Colombo" proprio nell'anno in cui l'Italia festeggia i 90 anni del "Vespucci", ci viene data dalla lettura di "LIGURIA NAUTICA" testata giornalistica on-line (link attivo).

La triste storia del veliero Cristoforo Colombo: ecco che fine ha fatto la gemella dell'Amerigo Vespucci

Il veliero fu consegnato all'Urss come risarcimento di guerra, disalberato e ridotto a trasportare legname

RICCARDO BOTTAZZO

Se chiedete ad un marinaio quale sia la nave più bella del mondo, è facile che vi risponda: "l'Amerigo Vespucci", la celeberrima nave scuola della Marina italiana. Sono in pochi però a ricordare che lo spettacolare veliero aveva una gemella: una nave bella quanto la Vespucci ma con un destino ben diverso al suo orizzonte. Il nome di questa nave era "**Cristoforo Colombo**".

Entrambe le navi furono progettate negli anni '20 dello scorso secolo dal tenente colonnello del Genio Navale Francesco Rotundi che volle ispirarsi al veliero Monarca, l'ammiraglia della flotta del Regno delle Due Sicilie. Costruite negli allora "Regi Cantieri" di Castellammare di Stabia, le gemelle furono varate a poca distanza l'una dall'altra nel 1928, e presero servizio nella Divisione Navi Scuola col compito di addestrare i cadetti della Regia Marina Militare dei Savoia.



Le navi scuola "Cristoforo Colombo" e l'"Amerigo Vespucci" ormeggiate l'una accanto all'altra.



Le due navi, pur essendo considerate gemelle, avevano qualche leggera differenza. Stesso dislocamento, 4146 tonnellate, stessa stazza lorda, 3410 tsl, solo mezzo metro di differenza nella lunghezza fuori tutto: 101 metri l'*Amerigo* contro i 100 metri e mezzo della *Cristoforo*. Differenza dovuta probabilmente alla diversa inclinazione del bompreso che rispondeva ad un differente attacco delle sartie, a filo di murata per la *Vespucci*, cadenti verso l'esterno per la *Colombo*.

Un'altra particolarità che le distingueva erano i due occhi di cubia tagliati sul mascone da cui la *Colombo* filava l'ancora, mentre la *Vespucci* ne aveva uno solo. La differenza più grande, però, stava sott'acqua. La propulsione alla *Colombo* veniva da due eliche, alla *Vespucci* da una sola. Per il resto, i due velieri erano indistinguibili. Anche nella particolare verniciatura. Entrambe sfoggiavano la caratteristica fascia bianca sulla fiancata che segnava il ponte di batteria da cui aprivano il fuoco i cannoni dei velieri da guerra del Settecento.

Due navi praticamente uguali ma destinate a percorrere due rotte ben differenti, una verso il mito, l'altra verso l'oblio. Fu al termine della Seconda Guerra Mondiale che le navi gemelle si separarono. Al tavolo degli accordi di pace di Parigi, infatti, gli italiani si resero conto che non era stata esattamente un'idea intelligente quella di invadere la

Russia spedendoci qualche battaglione di alpini. L'Unione Sovietica pretese così dal nostro Paese la consegna di una dozzina di navi militari, tra le quali anche la *Cristoforo Colombo*, come risarcimento di guerra.

La cessione dell'imponente veliero sollevò un grande sdegno nel nostro Paese. La *Colombo*, così come la sua gemella *Vespucci*, era considerata una madre da tutti i cadetti italiani sul cui ponte avevano appreso le tecniche di navigazione ed erano diventati dei veri marinai. Qualche giorno prima della cessione, alcuni ex esponenti della Repubblica Sociale furono arrestati con una valigia piena di tritolo con il quale volevano affondare il veliero per risparmiargli l'onta di essere ceduto ad un Paese straniero che, per di più, consideravano la patria del comunismo. Non pensavano al fatto che, se il loro piano fosse riuscito, l'Italia avrebbe dovuto consegnare ai sovietici la *Vespucci*.

E così, il 9 febbraio del '49, la *Cristoforo Colombo* abbandonò Taranto per dirigersi al porto di Odessa, al comando del capitano di Fregata Serafino Rittore. Si racconta che la notte prima della partenza, un ignoto allievo della nave scuola rubò il quadro ritraente lo sbarco di Cristoforo Colombo che ornava la sala d'onore dell'omonimo veliero e che ora quel quadro sia appeso nella medesima sala della *Amerigo Vespucci*.

Il veliero raggiunse Odessa il 2 marzo dello stesso anno. Ad Augusta, dove la nave aveva fatto tappa, il capitano Rittore ammainò per l'ultima volta il tricolore italiano. Entrati in possesso della nave, i sovietici cambiarono il suo nome in *Danubio* e ridipinsero lo scafo di un triste grigio militare. Per i dieci anni successivi il veliero fu utilizzato come nave scuola dalla marina dell'Urss ma senza entusiasmo e molto saltuariamente. Le materie di studio e di addestramento dei cadetti sovietici non prevedevano corsi di navigazione a vela, e ben presto si accorsero che la *Danubio* non gli serviva a nulla e smisero di prestargli le dovute attenzioni.

Già nel 1961 divenne chiaro che la nave aveva bisogno di precisi lavori di manutenzione ma nessuno si prese mai la briga di cominciarli. Mentre l'*Amerigo Vespucci* spiegava le sue vele negli oceani di tutta la terra ed incrociando la portaerei *Uss Independence* veniva salutata come "la nave più bella del mondo", la sua sfortunata gemella veniva disalberata per essere utilizzata come nave cargo a motore per il trasporto commerciale di legname.

Nel '63 scoppiò un incendio a bordo che devastò l'opera viva rendendo economicamente svantaggioso un suo ipotetico recupero. La *Danubio* fu così abbandonata a se stessa e radiata dal registro delle navi mercantili. Per altri otto anni rimase attraccata nella banchina del porto di Odessa come un relitto galleggiante, fino a che nel 1971 fu, viene da scrivere pietosamente, trascinata in un cantiere e demolita. (Foto Nave Scuola "Colombo" archivio CSTN, donazione Alessandro Caroelli)

PERSONAGGI DELLO YACHTING

In tema di ricerche storiche sugli sport di mare, non solo vela per Sergio Pepe. Eccoli cimentarsi su alcune eccellenze del canottaggio italiano tra cui la mitica squadra della Moto Guzzi. Saranno contenti i tanti amici canottieri che lamentano che il Notiziario tratta poco il loro sport. Noi siamo più contenti di loro perché crediamo molto nel canottaggio come disciplina soprattutto di vita. Amici canottieri, Il Notiziario è sempre aperto, siete voi che dovete scrivere le vostre avventure.



GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI NEL 1956 E OLTRE...

(parte prima)
SERGIO PEPE

Questo articolo prende lo spunto da quanto pubblicato sui numeri 101, 103 e 104 di questa rivista a firma di Sandro Alessi, che ha ricordato quel genio eclettico che è stato l'ingegnere Giulio Cesare Carcano (1910 - 2005).

Alessi si è soffermato soprattutto sul Carcano progettista di barche a vela, ma non ha ommesso di rimarcare la genialità anche nel mondo del canottaggio. Infatti, Alessi ha riportato una parte significativa dell'intervento di Fabio Riso, in occasione della serata del 25 gennaio 2019 che lo Yacht Club Italiano dedicò a "Giulio Cesare Carcano, una Vita con la V maiuscola."

In quella occasione, Riso ha riferito quanto l'ing. Carcano gli raccontò: "Vedi, caro Riso, ero seduto al circolo della Guzzi, a Mandello, da dove vedevo i ragazzi del 4 con che si allenavano, ed avevo notato che la scia della canoa era lievemente irregolare; ho suggerito una piccola modifica. Quella piccola modifica, posizionando il primo e quarto remo da un lato e i due centrali dall'altro, poco tempo dopo ha fatto vincere a quei ragazzi (Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winkler e Stefanoni) la medaglia d'oro ai Giochi Olimpici di Melbourne, 1956. Da allora tutti vogano così."

Ma partiamo da lontano: le Olimpiadi sono sempre state molto avare di Ori per il canottaggio italiano, almeno sino al 1984, quando arrivarono i fratelloni Abbagnale.

Il primo Oro fu conquistato il 29 agosto del 1920 ai Giochi della VII Olimpiade di Anversa dal 2 con della Canottieri Bucintoro di Venezia composto da Ercole Olgeni e Giovanni Scatturin, con a timone il quindicenne Guido De Filip.

Il successivo Oro fu vinto, dopo due quadrienni, il 10 agosto 1928 ad Amsterdam dal 4 con della gloriosa Società Nautica Giacinto Pullino d'Isola d'Istria, composto da Valerio Perentin, Giliante D'Este, Nicolò Vittori, Giovanni Delise, timoniere Renato Petronio. Poi bisognerà attendere il 1948, quando, lungo lo storico percorso della Hanley Royal Regatta, il 4 senza del Gruppo Sportivo Moto Guzzi, composto da Giuseppe Moioli, Elio Morille, Giovanni Invernizzi e Franco Faggi, si aggiudicò la vittoria, dopo una serie di innumerevoli batterie e semifinali, in quanto il campo di regata fluviale consentiva al massimo tre corsie.

Per un nuovo successo olimpico, bisognerà attendere il 1956, quando i XVI Giochi Olimpici si svolgono all'altro capo del mondo, a Melbourne, che aveva battuto di un solo voto la candidatura di Buenos Aires.

La flotta remiera italiana è composta dal singolista della Canottieri Varese Stefano Martinoli, dal 2 senza della storica Canottieri Firenze, fondata nel 1886, con Alvaro Bianchi e Maurizio Clerici, dall'8 della Marina Militare composto da Arrigo Menicocci, Sergio Tagliapietra, Giancarlo Casalini, Antonio Casuar, Livio Tesconi, Salvatore Nuvoli, Cosimo Campiato, Antonio Amato, timoniere Vincenzo Rubolotta; completano la spedizione ben due equipaggi della Moto Guzzi, allenati da Angelo Alippi: il 4 senza composto da Giuseppe Moioli, Attilio Cantoni, Giovanni Zucchi, Abbondio Marcelli, freschi vincitori il 2 settembre del Titolo Europeo a Bled, e il 4 con iscritto all'Olimpiade con la stessa composizione con la quale era giunto terzo

all'Europeo di Bled: Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Romano Sgheiz, Alberto Winkler, con a timone Ivo Stefanoni.

Dunque, capovoga Trincavelli (remo a destra), al carrello 2 Vanzin (remo a sinistra), al 3 Sgheiz (remo a destra), a 4 Winkler (remo a sinistra), come dalla *foto 1*.



Foto 1.

Nella *foto 2* l'equipaggio in ordine sparso: da sinistra: Sgheiz, Winkler, Trincavelli, Vanzin, Stefanoni) e nella *foto 3* i canottieri azzurri in partenza per l'Australia.



Foto 2.



Foto 3.

Non a caso ho usato il termine spedizione per la partecipazione all'Olimpiade. Infatti, gli scafi e tutto il materiale furono imbarcati con largo anticipo, come ci informa il verbale del Consiglio Direttivo della F.I.C. che si tenne a Torino il 6 maggio 1956 e che indica le date di partenza dei cassoni contenenti le barche e le attrezzature per il 23 agosto a bordo del *Neptunia* e il 23 settembre a bordo dell'*Australia*, navi del Lloyd Triestino.

L'8 della M.M. fu imbarcato sull'incrociatore *Raimondo Montecuccoli*, all'epoca adibito a nave scuola per gli allievi dell'Accademia Navale, che il 1° settembre 1956 lasciò Livorno per raggiungere Melbourne.

Il Corriere della Sera ci informa che i canottieri azzurri, con esclusione dell'equipaggio del 4 con, fecero parte del quinto scaglione di atleti olimpici che

decollarono da Ciampino il 29 ottobre.

Più avventurosa fu la partenza del sesto scaglione, comprendente il 4 con, che era prevista per il 30 ottobre alle ore 2,50 dall'aeroporto di Ciampino. Il decollo del quadrimotore della B.E.A fu rimandato di 24 ore, a causa dell'inasprirsi della crisi provocata dalla nazionalizzazione del canale di Suez da parte del Presidente egiziano Nasser: il 29 ottobre 1956 Israele aveva invaso la Striscia di Gaza e la penisola del Sinai, e stava facendo rapidi progressi verso la zona del canale.

L'originario volo da Ciampino prevedeva il primo scalo a Il Cairo, che fu necessariamente soppresso, e sostituito con il seguente nuovo itinerario: Istanbul, Bassora, Caraci, Calcutta, Singapore, Porto Darwin, Sydney. A Sydney la squadra avrebbe trovato la coincidenza per Melbourne, il tutto per circa 60 ore, sempre meglio dei 30 giorni via mare!

Il programma olimpico prevedeva che le gare di canottaggio si sarebbero svolte dal 22 al 27 novembre 1956 sul bacino artificiale Wendouree di Ballarat (*foto 4*), che distava 136 km da Melbourne, in quanto a Melbourne sia il fiume Yarra, che il lago dell' Albert Park non presentavano le specifiche richieste dalla FISA.



Foto 4

Chiariamo subito che anche il “lago” di Ballarat si manifestò molto poco adatto per le regate, come hanno riferito al Consiglio della F.I.C. il Vice Presidente Pierino De Gregori, Capo Delegazione e Arbitro delle Regate Olimpiche e il Delegato Gino Angelo Bettini, Consigliere F.I.C.: il fondale era molto basso (m. 1,60), la partenza avveniva con le poppe quasi sulla riva e l'arrivo con una distanza di circa 40 metri dalla riva opposta; le rive erano uguali e alberate con conseguente difficoltà di tenere la rotta per le imbarcazioni senza timoniere, mancava una visibile delimitazione delle corsie, perché i galleggianti, del diametro di solo 20 centimetri e posti a 100 metri di distanza, erano semiaffondati, inoltre, le corsie furono ridotte a quattro. A tanto, andava aggiunto il forte vento che spirava in senso contrario e un freddo debilitante. Conclusione di Pierino De Gregori: *“Sia gli allenamenti che le gare si sono svolte in condizioni fra impossibili e difficili”*. Sul Corriere della Sera del 28 novembre 1956 è ben diverso il giudizio del giornalista Ciro Verratti, che mette in

risalto l'aspetto paesaggistico: "Questo di Ballarat è in verità uno di più suggestivi scenari che possa offrire un campo di regate e sotto questo aspetto rivaleggia con quello, quasi leggendario di Hanley..."

L'equipaggio favorito è il 4 senza che ha a capovoga l'olimpionico di Londra Giuseppe Moioli, ma l'Oro va al collo del 4 con. Il canottaggio, sempre negletto dalla stampa, questa volta merita addirittura la copertina della Tribuna Illustrata (foto 5) a opera di Vittorio Pisani (1899-1974).



Foto 5



Foto 6.

‘E ora il momento di far entrare in scena il genio di Giulio Cesare Carcano (*foto 6*) e chiarire che l’illustrazione di Vittorio Pisani non rispecchia la vera disposizione dei remi dell’armo olimpionico.

Come ci ha illustrato Sandro Alessi, l’ing. Carcano era progettista della Moto Guzzi e a lui si devono le più prestigiose e veloci moto dell’Aquila d’ Oro, come il Falcone e il famoso 8 cilindri a V di 500 cmc., vincitore di innumerevoli trofei internazionali e, poi, il diffusissimo V7, che fu acquistato anche da Polizie degli USA e di altre nazioni. Inoltre, grazie alla galleria del vento della Moto Guzzi, l’ing. Carcano disegnò la carenatura del bob a 2 della squadra italiana per l’Olimpiade di Cortina del 1956. Risultato: medaglia d’Oro con Lamberto Dalla Costa e Giacomo Luigi Conti, medaglia d’Argento con Eugenio Monti e Renzo Alverà.

Per quanto riguarda la vela, l’ing. Carcano già nel 1942 era componente della Commissione Sportiva della R.F.I.V. e progettò una serie di imbarcazioni, a partire dal proprio 5.50 *Volpina* (I-33 Baglietto 1960) con il quale nel 1961 giunse terzo al Campionato del Mondo della Classe a Helsinki. In merito, Sandro Alessi è stato più che esaustivo.

Ritorniamo al 4 con della Moto Guzzi nell’angusto bacino di Ballarat: eccolo in testa (*foto 7*).



Foto 7.

Come si vede, a differenza sia degli altri equipaggi, sia della copertina della Tribuna Illustrata, sia della **foto 1**, i due vogatori centrali hanno i remi alla loro sinistra, mentre gli estremi a destra. Dunque, rimane invariata la posizione del capovoga Trincavelli e di Vanzin ai carrelli n.1 e 2, mentre Sgheiz, con il remo a destra, è passato a prua, al carrello n. 4, e Winkler è ora al n. 3, con il suo remo a sinistra e in coppia con il carrello n. 2.

Come ha raccontato l'ing. Carcano a Fabio Riso: *...Quella piccola modifica, posizionando il primo e quarto remo da un lato e i due centrali dall'altro, poco tempo dopo ha fatto vincere a quei ragazzi (Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winkler e Stefanoni) la medaglia d'oro ai Giochi Olimpici di Melbourne, 1956. Da allora tutti vogano così.*

Carcano indica Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winkler e anche la rivista Il Canottaggio nel n. 11 del 1956 riporta come da **foto 8**.

FINALI:

1. ITALIA (Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Romano Sgheiz, Alberto Winkler, tim. Stefanoni Ivo) 7'19"4 10	2. Svezia 7'22"4 10
	3. Finlandia 7'30"9/10
	4. Australia 7'31"1/10



Franco Trincavelli capo-voga, di 21 anni, due volte campione italiano nelle due specialità dei quattro vogatori (1955-56).	Angelo Vanzin secondo remo, di 24 anni, due volte campione italiano nell'otto (1953) e nel quattro (1956).	Romano Sgheiz terzo remo, di 19 anni, campione italiano 1956 nel quattro con.	Alberto Winkler quarto remo, di 24 anni, campione del mare 1953, due volte camp. ital. nelle due specialità dei quattro vogatori (1955-1956).	Ivo Stefanoni di 20 anni, timoniere al campionato italiano ed a Bled.
--	--	---	---	---

Foto 8.

Tuttavia, la formazione vittoriosa è Trincavelli, Vanzin, Winkler, Sgheiz, confermata dalle foto della premiazione da parte del Presidente del C.I.O. Avery Brundage, alla presenza del Presidente della F.I.S.A. Gaston Mulleg e che vede schierato anche il Capo Delegazione della F.I.C., il napoletano Pierino De Gregorio (**foto 9 e 10**) e da quella ufficiale della Federazione (**foto 11**).



Foto 9.



Foto 10.



Foto 11.

Enrico Tonali nel novembre 2006, in occasione del cinquantenario dell'Oro, intervistò Angelo Alippi che, tra l'altro, raccontò: *“Il progettista dei propulsori Moto Guzzi aveva notato, seguendo la nostra preparazione, che l'imbarcazione procedeva in modo lievemente irregolare a causa della disposizione alternata dei remi. D'accordo con Alippi, ne modificò l'ordine, ponendo i due vogatori pari al 2° e 3° carrello e quelli dispari al 1° e 4°, e facendo così coincidere in due punti esattamente contrapposti - al centro barca - le spinte dei remi verso l'interno, che in tal modo si annullavano”*. Fatta la modifica, nacque il problema: la barca con cui la formazione lariana avrebbe disputato le Olimpiadi era in mezzo all'Oceano Indiano, in viaggio verso l'Australia via nave, come tutti gli altri scafi azzurri; a Mandello infatti ci si allenava su un'imbarcazione gemella. *“Alippi ed io, in officina, preparammo tutti i pezzi (bracci e scalmi) con la nuova impostazione per il 4 con, che avremmo poi montato a Melbourne”*.

Dall'invenzione del remo, risalente al Paleolitico Superiore (prima dell'8000 a.C.), era la prima volta che un'imbarcazione presentava questa disposizione dei vogatori e l'esordio avvenne durante la massima competizione sportiva, lasciando di stucco gli avversari durante gli allenamenti e ancor più dopo la conquista dell'Oro.

Il sistema “Carcano”, anche detto “Moto Guzzi” o “all'italiana” è ancora utilizzato? La risposta è altro ancora, sui prossimi numeri.

Postille

- La Società Nautica Giacinto Pullino fu fondata ad Isola nel 1925 da italiani che scelsero per nome sociale quello del sommergibile **Giacinto Pullino**, in onore dell'eroe capodistriano Nazario Sauro, che si era arruolato nella Marina Italiana come volontario allo scoppio della prima guerra mondiale ed era l'Ufficiale di rotta. Catturato dagli austriaci, fu impiccato nel carcere militare di Pola il 10 agosto 1916. Giacinto Pullino era il nome dell'ingegnere italiano progettista del primo sommergibile.

- Valerio Perentin (1909-1998), capovoga dell'olimpionico 4 con della S.N. Giacinto Pullino, si trasferì definitivamente a Napoli nel 1949, dove allenò sino al 1956 il C.C. Napoli e dal 1957 al 1959 il C.N. Posillipo, e non sino al 1972 come riportato dalla Gazzetta dello Sport.

http://archivistorico.gazzetta.it/1998/gennaio/08/Perentin_addio_all_olimpionico_dei_ga_0_9801082872.shtml

- La navigazione del **Montecuccoli** da Livorno a Melbourne, con il forzato rientro attraverso il Canale di Panama, è stata raccontata sul n. 66 del febbraio 2018 di questa rivista dal compianto Comandante Giancarlo Gorello, che era tra i 95 aspiranti della quarta classe dell'Accademia Navale imbarcati sull'incrociatore al comando Capitano di Vascello Gino Birindelli, Medaglia d'Oro al V.M. Nel 2017 l'Ufficio Storico della Marina Militare ha riedito il volume *“Giro del mondo dell'incrociatore Raimondo Montecuccoli 1956-1957”*.

- Il capovoga dell'otto della M.M. Arrigo Menicocci perì tragicamente a Ballarat il 1° dicembre 1956 in un incidente stradale. La città natale Ariccia gli ha dedicato il centro polisportivo. <https://www.youtube.com/watch?v=BO7IMn8Dap8>

- Le foto di Ballarat sono tratte dal Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore della XVII Olimpiade: file:///C:/Users/Utente/Downloads/p17103coll8_17236.pdf

- Non avrei potuto scrivere quanto sopra, senza l'annata 1956 de “Il Canottaggio”, gli articoli di Ferruccio Caligari e Enrico Tonali pubblicati sul sito on line della F.I.C., e senza Vincenzo Palomba, canoista e già Vice Presidente della F.I.C.K., autore e curatore del sito dedicato al C.N. Posillipo “Vestivamo in rossoverde” <http://www.cnposillipostory.net/>.

PERSONAGGI

Per gentile concessione di Ezio Vinciguerra autore della rubrica "Banca della Memoria" sul sito "lavocedelmarinaio.com" pubblichiamo il ricordo di un personaggio, primo macchinista di Piano di Sorrento, imbarcato sull' "Elettra" di Guglielmo Marconi. A parte l'interessante figura di Aniello Iaccarino ci piace dare un seguito a quanto già pubblicato dal Notiziario su l' "Elettra" e sugli uomini del suo equipaggio. (vedi Notiziario n° 87 nov. 2019 e n° 90 feb. 2020).

IL PRIMO MACCHINISTA ANIELLO IACCARINO DI PIANO DI SORRENTO (1865-1936)

FRANCO IACCARINO

L'avventurosa vita sul mare di Aniello Iaccarino (*foto*). Gli incontri con d'Annunzio e Marconi. L'imbarco sulla nave "Dogali". Sulla torpediniere silurante nella spedizione italiana nella baia di Buccari ebbe un encomio solenne dal ministero della Marina. Scelto col nostromo Luigi Stabile di Sant'Agello nell'equipaggio della nave *Elettra* formato in gran parte da marinai della penisola sorrentina.



Dopo pochi anni dallo sbarco dei Mille a Marsala avvenuto nel 1860, nacquero: Gabriele d'Annunzio a Pescara il 12 marzo 1863, Aniello Iaccarino a Piano di Sorrento il 28 aprile 1865, Guglielmo Marconi a Bologna il 25 aprile 1874. Il destino li avrebbe fatti incontrare per consentire loro di compiere imprese memorabili e di rilevanza mondiale sebbene lontani per luoghi di nascita, culture distinte e diversi per estrazione sociale.

Guglielmo Marconi, fisico e inventore a seguito degli esperimenti realizzati in territorio bolognese sul quale era edificata la paterna Villa Griffone, riuscì ad applicare commercialmente su vasta scala la telegrafia senza fili.

La mancata risposta del ministero delle Poste e telegrafi al quale aveva inviato la richiesta per ottenere i finanziamenti (patria vile, ebbe a dire Carducci) e l'aver come madre l'irlandese Annie Jameson lo spinsero a costituire a Londra la Marconi Wireless Telegraph Company. Nel 1887 presentò la domanda per ottenere il riconoscimento inglese al suo sistema di telegrafia senza fili a seguito del quale, nel 1901, riuscì a trasmettere il segnale "S" attraverso l'Atlantico, da Poldhu in Gran Bretagna all'isola di Terranova nel Canada. Gabriele d'Annunzio detto il Vate, estroverso ed ammirato romanziere e poeta, si era trasferito dall'Abruzzo a Roma ove otteneva un notevole successo come giornalista partecipando attivamente alla vita mondana tra avventure amorose e salotti letterari. Visse anche a Napoli e poi a Firenze dove fu protagonista del tempestoso e dispendioso amore con l'attrice Eleonora Duse in conseguenza del quale fu costretto a rifugiarsi in Francia per sfuggire ai creditori, "in volontario esilio" com'era solito dire Aniello Iaccarino, macchinista in 2° della Regia Marina, nel novembre del 1907 era sbarcato dalla nave *Dogali* dopo un viaggio durato 42 mesi e sentiva molto forte il desiderio di rivedere la propria famiglia che viveva nel natio casale di San Liborio. Aveva risparmiato una somma sufficiente per acquistare un edificio per la sua nuova casa nella piazzetta del borgo. Aveva anche un locale al piano strada, destinato ad essere la sede d'incontro dei compaesani durante i giorni festivi, al lato del quale si doveva innalzare una gran bandiera con lo stemma sabauda. Lo chiamò "Circolo Principi di Piemonte".

Il 28 dicembre 1908 avvenne il terribile terremoto e maremoto di Messina e Reggio Calabria che provocò innumerevoli vittime e i soccorsi giunsero presto con gli equipaggi delle navi militari di molti paesi. Assieme a quelli italiani, giunse anche Aniello che ricevette un diploma e una medaglia ma la tragedia evidenziò la mancanza di comunicazioni rapide in quanto i soccorritori dovevano recarsi di persona nei luoghi in cui era presente un telegrafo funzionante e non disturbato dal sisma per poter trasmettere ai rispettivi Comandi sia le richieste di materiali sia le notizie. Nella notte tra il 14 ed il 15 aprile del 1912 avvenne l'affondamento del *Titanic*, ma in

quest'occasione le navi erano già dotate di un apparato trasmittente ideato da Marconi con la quale l'addetto poteva inviare il segnale di soccorso urgente (tre punti, tre linee, tre punti corrispondenti al messaggio SOS) che però, a causa della limitata potenza, era ricevuto solo dalle navi più prossime al luogo del disastro. Il 28 luglio 1914 iniziò la guerra durante la quale i tre italiani ebbero l'opportunità di incontrarsi. Gabriele d'Annunzio rientrò in patria per arruolarsi perché fervente interventista tanto da pronunciare dallo scoglio di Quarto il discorso "La sagra dei Mille". La sua partecipazione, nonostante avesse 52 anni, fu prima nell'esercito, poi in aviazione e poi in marina. Con Costanzo Ciano ideò la spedizione italiana nella baia di



Regia nave "Dogali"

Buccari, cittadina della Croazia e sede di un'importante base navale austriaca. In questa circostanza conobbe Aniello Iaccarino che prestava servizio sulla torpediniera silurante 13 OS di stanza nel porto militare di Brindisi e sulla quale si trovava anche il sottufficiale Luigi Stabile di Sant'Agnello. La torpediniera silurante era un'imbarcazione leggera, veloce e armata di siluri, ma eccessivamente piccola per essere impiegata in alto mare. Fu sostituita dalla più veloce "Motobarca Armata SVAN" o "Motobarca Armata Silurante" (d'Annunzio la modificò in M.A.S. con riferimento all'acronimo del motto "Memento Audere Semper", ricorda di osare sempre). Era una velocissima imbarcazione, con dislocamento da 20 a 30 tonnellate, dotata d'armamento leggero, ma soprattutto di siluri e bombe di profondità che poi fu usato dalla Xª Flottiglia MAS. In occasione della spedizione a Buccari, tre torpediniere siluranti, la 12 PN, 18 e 13 OS, presero a rimorchio tre MAS con una scorta di altre nove unità mentre due sommergibili sorvegliavano le acque di Capo Promotore all'estremità meridionale di Istria. La missione consisteva nello sferrare un attacco contro il naviglio militare e mercantile ancorato nella baia contro i quali i MAS avrebbero dovuto lanciare i loro siluri.



Nave "Elettra" - Iaccarino ultimo a destra in divisa di primo macchinista.

Sfortunatamente questi scoppiarono sulle reti di protezione che circondavano le navi nemiche, ma l'azione, pur non causando danni materiali, fu d'alto valore per l'influenza morale che ebbe sugli austriaci in quanto d'Annunzio, prima di lasciare la baia, lanciò in mare tre bottiglie contenenti il seguente messaggio: “In onta alla cautissima flotta austriaca occupata a covare senza fine dentro i porti sicuri la gloriuzza di Lissa, sono venuti col ferro e col fuoco a



scuoterne la prudenza nel suo più comodo rifugio i Marinai d'Italia, che si ridono di ogni sorta di reti e di sbarre, pronti sempre a “osare l'inosabile”. E un buon compagno, ben noto, il nemico capitale, fra tutti i nemici il nemicissimo, quello di Pola e di Cattaro, è venuto con loro a beffarsi della taglia. Gabriele d'Annunzio”. La definizione di “nemico capitale” era attinente ai bombardamenti effettuati su Pola tra il 3 e il 4 agosto 1917, su Cattaro il 4 e 5 ottobre dello stesso anno: per questi motivi il governo austriaco aveva promesso una taglia a chi avesse catturato d'Annunzio. A seguito dell'impresa di Buccari, Aniello Iaccarino ricevette dal ministero della Marina un encomio solenne oltre a due croci di guerra per altre azioni militari. Il 4 novembre 1919 il conflitto ebbe termine e Guglielmo Marconi acquistò per 21mila sterline dal governo inglese la Nave *Elettra*. L'aver un equipaggio affidabile era una necessità alla quale il senatore a vita Marconi non poteva sottrarsi e, per ottenerlo, non ebbe remore a chiedere consigli a chi, amico come d'Annunzio, aveva vissuto anche la vita del marinaio. I motori e le attrezzature erano importanti quanto i nuovi strumenti radio da sperimentare. La scelta cadde su due persone

note: il primo macchinista Aniello Iaccarino e il nostromo Luigi Stabile. L'allestimento della nave iniziò nel 1919 nel porto di Napoli. L'equipaggio era in gran parte originario della penisola sorrentina e proveniente da quell'Istituto nautico di Piano di Sorrento che istruiva una notevole parte della mariniera italiana. La tappa successiva fu La Spezia per installare le apparecchiature elettriche di cui necessitava Marconi per la sperimentazione delle trasmissioni ad onde corte. Il 22 settembre 1920 “la candida nave che navigava nel miracolo ed animava i silenzi”, così Gabriele d'Annunzio aveva definito l'*Elettra* (foto) entrò nel porto di Fiume sulle cui terre erano giunti il 12 settembre del 1919 circa 2.600 ribelli dell'esercito partiti da Ronchi presso Monfalcone (poi chiamato Ronchi dei Legionari) con alla testa il Vate. A Fiume si incontrarono contemporaneamente per la prima e ultima volta i tre personaggi dell'Italia unita e l'accoglienza fatta dal Poeta all'equipaggio costituì una vibrante e indimenticabile manifestazione di italianità. Nell'estate dei 1923 l'*Elettra* avrebbe compiuto una lunga crociera nell'Atlantico del Sud ove fu sperimentato il sistema delle “onde corte a fascio” e aperta la nuova era delle telecomunicazioni.



LE REGATE DI STRAULINO

Siamo alla vigilia dell'Olimpiade di Napoli, fervono i preparativi, a terra quelli della macchina organizzativa, a mare le sfide per le selezioni preolimpioniche con la presenza dei migliori equipaggi del mondo che si fronteggiano animatamente. Dall'Archivio Carbone l'amico Sergio continua a tirare fuori altre inedite fotografie che rendono davvero straordinaria la storia che sta ricostruendo per il Notiziario.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte X (gennaio-giugno 1960)

SERGIO PEPE

Come sappiamo, già dall'inizio del 1959 Straulino è a Napoli, non solo in vista dell'Olimpiade, ma anche quale Presidente della SE.VE.NA., che proprio nella primavera del 1960 vedrà rinnovata la sede al Molosiglio (*foto n.1 e 2*).



Foto n. 1.



Foto n. 2.

L'esordio del secondo anno con Carlo Rolandi è a Genova dal 6 al 16 marzo, per le tradizionali regate al Lido d'Albaro: due primi di giornata, tre secondi, un terzo e un nono su **Merope III**. Tra gli avversari i tedeschi Paul E. Fischer e Daniel Schwart su **Illusion** (4195 Old Greenwich 1959) e Bruno Splietz e Eckart Wagner su **Bellatrix** (4254 Abeking e Rasmussen 1959), nonché Roberto Ciappa e Sergio Capolino su **Caprice** (3332 Old Greenwich 1953) e un tale Timir Pinegin con Fyodor Shutkov su **Tornado** (3802 Old Greenwich 1956).

Al successivo Campionato di Francia, Straulino e Rolandi, pur con tre primi, un quinto e un settimo, giungono secondi a solo due punti di differenza dal tedesco Fisher su **Illusion**.

Il Campionato Italiano ha luogo a Bari dal 7 all'11 maggio, ma Straulino non partecipa. Il titolo viene vinto da Roberto Ciappa e Sergio Capolino su **Caprice**, secondi Angelo Marino e Arnaldo Panico su **Vesania** (3792 Ottavio Puleo 1956).

Dal 22 al 29 maggio si svolge a Napoli la tradizionale Settimana Velica Internazionale che è una vera pre-olimpica. Straulino giunge secondo nella regata d'apertura "Coppa Canottieri Napoli" vinta dagli austriaci Harald Musil e Franz Eis su **Maybe** (4194 Eichenlaub 1959), mentre si aggiudica sia la "Coppa Paolo Marulli d'Ascoli" con tre primi, che la "Coppa Freccia Alata" con due primi e un secondo. Durante l'intera settimana velica l'appena laureato Campione Italiano Roberto Ciappa non riesce a mettere la prua davanti a Straulino.

In una prova della Coppa Freccia Alata, Straulino è battuto da un emergente starista: Franco Cavallo sul vecchio **Fiammetta** (2345 Cantiere Navale Napoli 1946). Nel 1968 Franco Cavallo, dopo aver vinto il Campionato Italiano, sarà medaglia di Bronzo all'Olimpiade di Acapulco con Camillo Gargano su **Romance** (5023 Old Greenwich 1966).

Nelle seguente foto n. 3 di Riccardo Carbone, Straulino su **Merope III**, accudito al Molosiglio da Salvatore Chianese, detto Piscione, marinaio di fiducia, e nella foto n. 4 Straulino e Rolandi.



Foto n. 3.



Foto n. 4.

Merita anche di essere ricordato che la Settimana Velica fu di osservazione per la scelta degli equipaggi delle Classe Dragone e Finn, che avrebbero difeso il nostro Tricolore alla XVII Olimpiade. In lizza erano gli eterni rivali Nino Cosentino con Antonio Ciciliano e Giulio De Stefano su **Venilia**, e Sergio Sorrentino con Annibale Pelaschier e Sergio Trevisan su **Aretusa** (foto n.5). Cosentino, vincendo la Settimana Velica, si aggiudica la designazione olimpica, mentre per i Finn sarà necessaria un'altra regata di osservazione tra i selezionati.

Deve essere anche segnalato che tra i partecipanti nella Classe Dragone vi era il Duca di Sparta Costantino, che per l'occasione aveva imbarcato un biondo manovratore: Paul Elvstrom, come da foto n.6.



Foto n. 5.



Foto n. 6.

Dopo essersi sfidati nella Settimana Internazionale, si incontrano sulla banchina del Circolo Savoia Nino Cosentino, Costantino e Paul Elvstrom, due future medaglie d'Oro e una di Bronzo (**Foto 7**).



Foto n. 7 - Da sinistra: Nino Cosentino, Costantino di Grecia e Paul Elvstrom.

A giugno Straulino e Rolandi si recano a Trieste per onorare la memoria del loro amico e avversario Tito Nordio, deceduto a cinquant'anni nel 1959. A ricordo, l'U.S.V.I. aveva messo in palio una coppa challenge perpetua (**foto 8**) per la Classe Star, e affida l'organizzazione allo Yacht Club Adriaco. Nella foto 9 Tito Nordio è a Napoli nel settembre 1953 per i Campionati del Mondo della Classe Star.



Foto n. 8.

La prestazione di Straulino a Trieste non è di quelle abituali: DNF,3,2,1,2, giungendo 3° alle spalle dei vittoriosi francesi Debarge e *Calon* (1,1,1,3,1) sul nuovissimo *Candide* (4201 Old Greenwich 1960) e degli jugoslavi Mario Fafangel e Janko Kosmina (4,3,2,2,9) su *Cha-Cha III* (4058 Portier 1958).

Su Vela e Motore di giugno, apprendiamo da Gino Paulin che Straulino si è dovuto ritirare dalla prima prova perché schiacciato sulla boa della prima bolina dal sopraggiungente equipaggio jugoslavo Toncevic e Culodrovic su *Vesna* (4216 Galesic 1960). Inoltre, Paulin ci informa delle difficoltà incontrate nel mettere a segno la vela di North nelle prime prove cambiata con una di Parovel e la sostituzione dell'albero quarta prova.

Giusto alle spalle di Straulino si classificano Nico Rode e Livio Sangulin su *Rododendro* (3928 Lippincott 1958). Dunque, Straulino e Rode si incontrano, giusto a distanza di un anno, nuovamente a Trieste; nel corso dell'anno olimpico si incontreranno ancora, come sarà documentato nel prossimo numero di questa rivista.

Dal 18 al 26 giugno Straulino e Rolandi sono a Kiel per la tradizionale Kieler Woche. Questa volta i risultati di giornata non lasciano dubbi: 1,1,1,1,2,1,2 e conseguente vittoria di tutti i premi in palio: i campioni di Germania, Francia, Olanda, Austria e Svizzera restano all'asciutto. Da Gino Paulin apprendiamo che a Kiel Straulino *ha riesumato la famosa vecchia Murphy con lista nera*, che ha alternato con *una collaudata vela Parovel da vento leggero*.

I Giochi sono alle porte: il 12 agosto a Olimpia, una donna greca, indossante il costume di antica Sacerdotessa, accende, tramite uno specchio ustorio, il fuoco olimpico.



Foto n. 9.

Le accurate e documentate ricerche di Maurizio Elvetico questa volta ci fanno scoprire un particolare tipo di navi che a partire dalla metà dell'Ottocento hanno contribuito a rivoluzionare il mondo delle comunicazioni intercontinentali per mezzo delle trasmissioni telegrafiche su cavo.

NAVI POSACAVI . . . una storia lunga 170 anni.

MAURIZIO ELVETICO

Alle 10 del mattino del 28 agosto 1850 il rimorchiatore a pale inglese **Goliath**, lungo 30 m e largo 5, varato nel 1846, con a bordo una grande ruota di cavo, per conto della English Channel Submarine Telegraph Company, salpa da Dover trainato da un altro rimorchiatore e scortato da una nave militare. Ogni cento metri di cavo steso fuori bordo il convoglio veniva arrestato per assicurare al cavo un peso di 8 kg di piombo necessario a farlo adagiare sul fondo del mare.

La sera il **Goliath** raggiunse Calais sulla costa francese. Il cavo venne quindi collegato alla linea terrestre e agli apparati telegrafici e furono eseguite le necessarie prove di trasmissione che durarono fino a notte fonda, ma il degrado dei segnali elettrici, dovuto a un parametro all'epoca poco conosciuto, la capacità parassita del cavo, rese indecifrabili le comunicazioni.

Il giorno dopo, nel tentativo di risolvere i problemi incontrati, furono riprese le operazioni di trasmissione, ma ci si accorse che un pescatore aveva tagliato il cavo nel corso della notte, di proposito o involontariamente, non si è mai saputo.



Il rimorchiatore a vapore Goliath scortato dalla HMS Widgeon - agosto 1850.



Il convoglio si allontana da Dover.

Dopo sei anni dalla prima trasmissione telegrafica su filo elettrico, avvenuta negli Stati Uniti con il sistema inventato da Samuel Morse nel maggio del 1844 tra Washington e Baltimora, molti paesi si erano dotati di reti telegrafiche, mentre rimanevano ancora affidate alle navi le comunicazioni fra i continenti ed eventuali attraversamenti di corsi d'acqua dolci avvenivano con cavi in tela catramata poco efficienti.

In effetti, già prima del **Goliath**, nel 1845, la S.W. Silver & Company aveva effettuato un esperimento di posa nella baia di Portsmouth con un cavo lungo un miglio, isolato con la guttaperca, una gomma naturale ricavata dal lattice di piante delle regioni tropicali della Malesia e del Borneo, le cui proprietà di alto potere isolante, impermeabilità all'acqua e relativa elasticità erano state riconosciute solo pochi anni prima (si dovranno attendere più di 60 anni perché venissero scoperti i processi di produzione delle plastiche industriali che condussero nel 1933 alla scoperta del polietilene le cui caratteristiche di idrorepellenza, resistenza ai microorganismi marini e il basso fattore di

perdita in tutto il campo delle frequenze elettriche lo rendono adatto come guaina per i cavi sottomarini. Nel 1938 fu realizzato il primo cavo sottomarino con tale prodotto artificiale).

Quello del **Goliath** fu pertanto la prima posa sul fondo del mare di un cavo telegrafico su lunga distanza (oltre 30 km) e la prima ad evidenziarne i principali problemi.

Qualche mese dopo il Governo francese assegnò la concessione per la posa di un nuovo cavo e così, a distanza di poco più di un anno, il 25 settembre 1851, iniziò un secondo tentativo di attraversamento della Manica, tra South Foreland e Sangatte, impiegando il **Blazer**, una chiatta in prestito dal Governo inglese. L'intervento fu eseguito dalla stessa società dell'anno prima, ora denominata semplicemente Submarine Telegraph Company.



Interno ed esterno del Blazer - dicembre 1851.

Stavolta il cavo, provvisto di una armatura di protezione che lo rendeva più pesante, non aveva bisogno di zavorra, ma scendendo molto rapidamente, nonostante un sistema frenante, non si posò sul fondo secondo un percorso rettilineo. Così, a circa un miglio dalla costa francese, l'intera quantità di cavo caricata sulla chiatta si esaurì, costringendo, per indisponibilità, a impiegare per l'ultimo tratto un cavo non armato.

In ogni caso furono eseguite con successo le prime trasmissioni telegrafiche tra le due sponde.

Agli inglesi, che furono i primi a comprendere l'importanza strategica di un tale nuovo supporto trasmissivo delle informazioni nei collegamenti con le colonie e nella possibilità di incidere nella politica internazionale, ben presto altri paesi iniziarono a connettersi, tra cui la Svezia con la Danimarca nel 1854, Costantinopoli con Verna in Crimea nel 1855, l'isola di Kronštadt con San Pietroburgo nel 1856. Nell'Italia preunitaria la posizione strategica nel Mediterraneo consentì notevoli profitti alla Casa Savoia e al Regno delle due Sicilie: la prima concluse un accordo con la Francia che poteva così collegarsi con l'Algeria passando per la Sardegna (1854) e il secondo con la Gran Bretagna che poteva raggiungere Malta e da lì l'India (alla fine degli anni '50).

Con il 1870 le cose cambiarono decisamente per le nuove capacità di stendere i cavi fuori del territorio italiano: nel 1870 i francesi posarono un cavo direttamente tra Marsiglia e Bona (oggi Annaba, Algeria) e nello stesso anno gli inglesi divennero autonomi per la costruzione di due importantissimi tratti sottomarini: Falmouth-Gibilterra-Malta (1869) e Suez-Bombay (1870).

Intanto nel 1857 era iniziata l'avventura della posa dei cavi transatlantici.

Il primo tentativo di collegamento atlantico avvenne quell'anno quando la corazzata inglese HMS **Agamemnon** e la fregata americana USS **Niagara** si incontrarono in agosto a metà strada tra l'Irlanda e l'isola di Terranova per giuntare le due metà del cavo totale stivate a bordo, per poi posarle sul fondo dell'oceano facendo rotta per le rispettive nazioni. Il progetto, iniziato nel 1854, si basava sulla convinzione dello scienziato americano Mathew Fontaine Maury (1806-1873), considerato il padre dell'oceanografia moderna, che tale zona del Nord Atlantico fosse costituita da un *plateau* oceanico favorevole alla posa del cavo sottomarino tanto da assumere la denominazione di "Telegraphic Plateau".

L'impresa fallì a causa di successivi guasti del cavo che costringevano le navi a tornare indietro per rifare il collegamento. Quando poi il **Niagara**, per un disguido non riuscì a incontrarsi con la nave inglese, anche per sopraggiunte avverse condizioni meteorologiche, si decise di interrompere la spedizione.

Il secondo tentativo avvenne l'anno successivo con le stesse navi che si incontrarono il 28 luglio. Stavolta le due estremità del cavo atterrarono sulle due sponde dell'oceano. Eseguiti i necessari collegamenti alle apparecchiature telegrafiche, il 16 agosto del 1858 furono trasmessi i primi telegrammi, quelli di congratulazione tra la regina Vittoria e il presidente degli Stati Uniti James Buchanan. Il collegamento comunque funzionò solo per tre settimane, con una trasmissione così lenta da essere in pratica inutilizzabile. Nel tentativo di incrementare la velocità venne elevata la tensione di segnale che portò al surriscaldamento del cavo distruggendolo irrimediabilmente.

Lo scoppio della Guerra di Secessione determinò l'interruzione di nuovi tentativi.

Nel 1865, al termine della guerra, l'SS *Great Eastern*, all'epoca il più grande transatlantico al mondo, fu adattato a nave posacavi. Saloni, cabine e stive furono trasformati e perfino due caldaie e una ciminiera furono demolite per ospitare tre giganteschi contenitori per un cavo lungo circa 4000 km.

La sera del 23 luglio il *Great*, già da qualche giorno alla fonda nella baia di Foilhummerun dell'isola di Valentia nell'Irlanda Occidentale, dopo il trasferimento a terra di una estremità del cavo, si pose in rotta per l'America scortato dalle unità HMS *Sphinx* e HMS *Terribile*, sotto lo sguardo di una folla festosa.

La posa del cavo avveniva alla velocità di 6 miglia all'ora mentre con un apposito galvanometro, brevettato dal fisico inglese William Thomson (più noto come Lord Kelvin



Il Great eastern scortato da altra navi: Terribile, Sphinx, hawk e Caroline -23 luglio 1865.

1824-1907), uno dei "tecnici" responsabili della distruzione del cavo del 1858, era possibile tenere in osservazione la continuità elettrica del cavo con la stazione in Irlanda. A poco più di 80 miglia venne rilevato un guasto e un colpo di cannone fece fermare il convoglio.

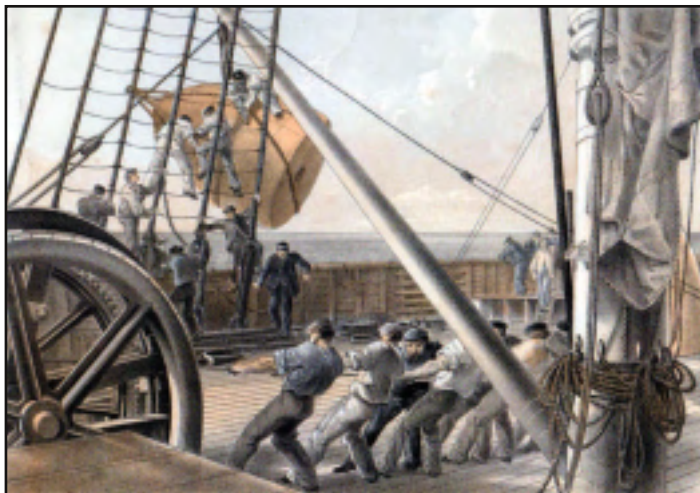


Attività di giunzione del cavo danneggiato - 25 luglio 1865.

Il *Great* fu costretto a invertire la rotta recuperando a bordo il cavo alla velocità di un miglio all'ora. Dopo aver riavvolto in stiva 10 miglia di cavo si individuò il punto danneggiato. Dopo 12 ore di lavoro si ristabilì il contatto con l'Irlanda per poi riprendere l'operazione di posa. A mezzodì del settimo giorno il cavo andava nuovamente a massa. Stavolta ci vollero più ore per ripristinare il portante. Il sospetto di un sabotaggio impose turni di sorveglianza impiegando anche gli uomini che s'erano imbarcati a pagamento per seguire l'avventura.

All'alba del 2 agosto si era a mezza strada con circa

2200 chilometri di cavo steso quando si verificò un nuovo guasto. Durante la manovra di recupero, forse a causa del rollio, il cavo si tranciava uscendo dalla guida frenante e come un serpente guizzava in aria per ricadere in acqua, sparendo nel profondo dell'oceano. Non era nota la profondità in quel punto e l'HMS *Sphinx*, che aveva il compito di provvedere agli scandagli, non si vedeva da 6 giorni spinto fuori rotta da una tempesta. Si cercò di scandagliare il fondo con un rampino procedendo a caso e per non consumare carbone inutilmente il *Great Eastern* si mise alla vela (la grande nave era dotata di tre sistemi di propulsione: vela, ruota a pale ed elica a vite). Dopo diverse ore di tentativi, calata per di più la nebbia, il cavo veniva incocciato ad una profondità di oltre 3000 metri, una condizione mai sperimentata prima. Ma la fortuna durò poco: appena iniziata l'operazione di alaggio si tranciava anche il cavo di recupero. Sul posto veniva calata una grande boa rossa



Si ammaina la boa rossa di segnalazione del cavo interrotto - agosto 1865.

con pallone e bandiera rossa ed ancora a fungo. Si tentò altre volte con il rampino ma la grande nave andava alla deriva. Il cavo venne incocciato dopo 5 giorni di sforzi e mentre veniva alato a bordo nel corso della notte, al mattino si perse nuovamente. Mentre si stava organizzando un ulteriore tentativo di recupero il mare iniziò ad ingrossarsi spingendo alla deriva la nave dalla boa rossa che dopo due giorni sparì alla vista, per fortuna ritrovata quasi a fine giornata.



Arrivo del cavo atlantico a Terranova - 1866.

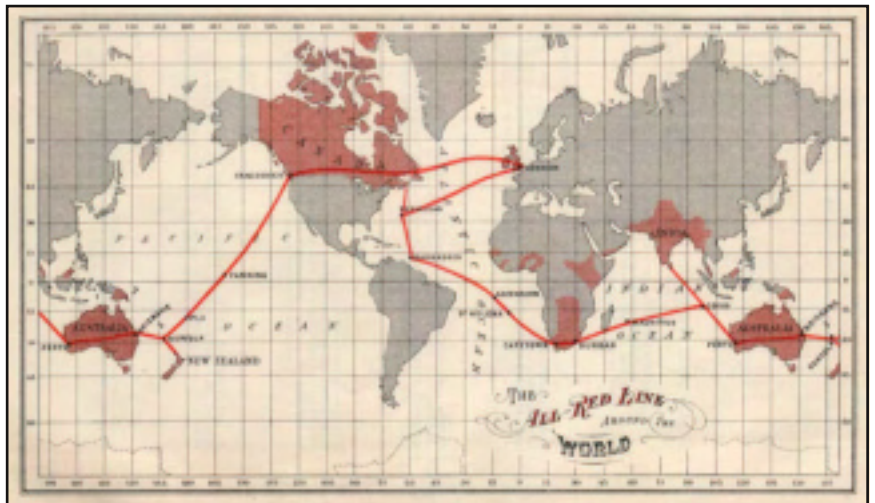
Il nono giorno si spezzava l'ultimo cavo di dragaggio e l'impresa veniva considerata fallita in posizione Lat 51° 24' N – Long. 38° 59' O. Non rimaneva che tornare indietro e il **Great Eastern**, dopo 16 giorni di silenzio, riapparve quando già più d'uno aveva temuto che fosse affondato.

Nella primavera del 1866, raccolto il necessario capitale, venne riorganizzata una successiva spedizione. Il **Great Eastern**, salpato dal Canada, dopo aver posato la porzione di cavo mancante, giungeva il 22 luglio 1866 alla grande boa rossa e finalmente, dopo 30 tentativi, recuperato il cavo

preesistente veniva infine giuntato al nuovo. Il 29 luglio 1866 la regina Vittoria e il presidente Andrew Johnson si scambiarono messaggi di congratulazione.

Così, dopo molti sforzi, enormi perdite di capitale, presunti boicottaggi ed altro ancora il collegamento via cavo tra il Vecchio e il Nuovo Mondo divenne realtà. Prima di allora le comunicazioni avvenivano via nave. L'anno prima i lettori del quotidiano londinese Times vennero a conoscenza dell'assassinio di Lincoln ben 13 giorni dopo.

Con l'attraversamento dell'Atlantico seguirono in successione altre tratte: quella Suez-Bombay fu completata nel 1870, ancora una volta con l'intervento del **Great Eastern**; l'anno successivo venne estesa dall'India ad altre parti dell'Estremo Oriente, quindi in Australia per poi attraversare il Pacifico. Nel 1911 venne completato un percorso circolare attorno al globo che univa i territori dell'Impero Britannico e a cui fu dato il soprannome di "All-Red Line", dall'allora pratica di colorare in rosso o rosa i possedimenti inglesi sulle carte politiche.



"All red line" - 1903.

Negli anni immediatamente successivi a quel primo collegamento transoceanico furono così stesi chilometri di cavi sul fondo dei mari, ma le trasmissioni telegrafiche, ottenute con impulsi generati da accumulatori (la dinamo, inventata nel 1860 da Antonio Pacinotti, divenne una macchina di produzione commerciale di energia elettrica all'incirca 15 anni dopo), erano soggette a ritardi sulle lunghe distanze che rendevano antieconomico il servizio.

Come esempio basti pensare che i messaggi di felicitazioni scambiati tra il Presidente degli Stati Uniti e la Regina Vittoria durarono ben trenta ore.

L'esigenza di risolvere tale problema diede vita a numerosi studi. Un importante passo avanti si ottenne ad opera del matematico e fisico inglese Oliver Heaviside (1850-1925) che, pur trovando ostacolo nel mondo scientifico, aveva sviluppato strumenti matematici per lo studio dei circuiti elettrici creando i presupposti dei moderni metodi di analisi in tale settore dell'ingegneria. Intorno al 1880 egli aveva ipotizzato un miglioramento delle trasmissioni telegrafiche collocando un'induttanza elettrica in serie al cavo. Furono così prodotti cavi dotati di un carico induttivo ottenuto avvolgendo un nastro metallico sul conduttore elettrico centrale. La velocità del segnale

trasmesso aumentò sensibilmente: da 1 parola al minuto delle prime trasmissioni si passò, nel 1898, a 40 parole al minuto.

Si riportano alcune successive tappe nell'evoluzione dei cavi: 1954 - primo cavo sottomarino per trasporto di energia elettrica (ad alta tensione 100kV in corrente continua su 98 km) in Svezia per alimentare l'isola di Gotland; 1956 - posa del primo cavo telefonico transatlantico denominato TAT-1 ad opera di un consorzio Anglo-Americano-Canadese si apre l'era dei cavi sottomarini per comunicazioni telefoniche. Il 26 settembre, giorno di inaugurazione furono fatte 707 chiamate tra Londra e il Nord America; 1988 - primo cavo transatlantico in fibra ottica tra Francia, Regno Unito e Stati Uniti denominato TAT-8, posato dalla Long Lines, una posacavi entrata in servizio per la AT&T nel 1963. Sarà venduta nel 1997 dopo 23 missioni di cui 10 transoceaniche. Demolita nel 2003.

All'evoluzione dei cavi si affiancò uno sviluppo delle navi. Inizialmente venivano impiegate unità mercantili adattate provvisoriamente all'attività di posa; nel 1872



"Città di Milano" in attività di recupero - dall'archivio Pirelli.



"Giulio Verne" in navigazione.

entrarono in servizio due unità destinate solo alla posa dei cavi: il Monarch, una nave modificata permanentemente a tale attività e il H.C. **Oersted**, la prima unità progettata e costruita esclusivamente come nave posacavi (in ingl. cable layer o cable ship). Certamente la crescita della tecnologia dei cavi ha avuto un ruolo importante nella progettazione delle navi posacavi. Basti pensare che per molti anni le navi dovevano essere in grado di trasportare grandi quantità di pesante cavo, ad evitare il più possibile le incerte giunzioni dei portanti, oltre una quantità di carbone sufficiente a eseguire i lavori senza alcuna interruzione. Attualmente le navi posacavi sono veri laboratori galleggianti impiegati nella posa e manutenzione dei cavi, ma anche nell'assistenza in operazioni offshore. Possono rimanere ferme anche in alti fondali e in avverse condizioni meteorologiche attraverso complessi sistemi di controllo che azionano eliche di manovra (thruster) poste a prua e a poppa. Sono inoltre dotate di sofisticate attrezzature, tra cui l'aratro per interrare il cavo durante la posa anche su fondali di 1000 m e di robot subacquei, noti come ROV (Remote Operated Vehicle) per svolgere attività anche a notevoli profondità.

In Italia la prima nave per la posa di cavi telegrafici fu il **Città di Milano** della Pirelli di circa 70 m, in grado di portare un cavo di 400 km, entrato in servizio nel 1888 per il collegamento dall'Italia alle isole minori a cui seguirono pose di cavi nelle acque italiane, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso anche in attività di manutenzione. L'unità fu operativa sia nella guerra italo-turca sia nella I Guerra Mondiale uscendo indenne da numerose operazioni di posa, recupero ed anche di sabotaggio di linee nemiche. Nel 1919, presso l'isola Filicudi nelle Eolie, andò a fondo per lo scoppio di una caldaia dopo aver fatto collisione con uno scoglio, causando la morte di 26 uomini.

La seconda nave fu **Città di Milano II**, costruita in Germania e ricevuta quale compenso per i danni causati dalla Prima Guerra mondiale. Assegnata alla Regia Marina Italiana operò tra le due Guerre impiegando personale tecnico

della Pirelli. L'intervento più importante fu la partecipazione con unità di altri paesi al primo collegamento transatlantico italiano con Buenos Ayres nel 1924 passando per Malaga, Las Palmas, Capo Verde, Rio de Janeiro e Montevideo per conto della Italcable Servizi Cablografici (che si fonderà nel 1994 con altre società di telecomunicazione in Telecom Italia SpA). Furono impiegati cavi di diversa produzione, tedesca, americana ed anche della italiana Pirelli, realizzati con la nuova tecnologia basata sul permalloy, una lega metallica magnetica scoperta nel 1914, capace di compensare l'induttanza dei cavi telegrafici. Il 18 settembre del 1943, poco prima della conclusione della Seconda Guerra Mondiale, la **Città di Milano II** venne affondata dagli ufficiali nel porto di Savona pur di non restituirla ai precedenti proprietari tedeschi dopo l'armistizio.

Altre due navi, adibite non solo alla posa di cavi, ma anche ad attività di recupero in mare o come rimorchiatori, furono costruite in Italia. Entrambe chiamate **Giasone** erano capaci di raggiungere la massima velocità di 16 nodi.

La prima delle due, varata nel 1929 dalla Breda di Marghera, affondò il 4 ottobre 1940 nel tratto Trapani-Pantelleria dopo aver urtato una mina. La seconda nave, costruita nel 1941 dall'Ansaldo di Genova, fu presa dai francesi in conto danni di guerra alla fine del conflitto, cambiando nome in D'Arsonval ed operando per conto delle poste francesi fino al 1964.



Il rendering della nuova posacavi "Leonardo da Vinci".

La nave **Rampino**, varata come peschereccio nel 1922 ad Amburgo, fu acquistata dalla Marina Militare Italiana nel 1942 e convertita in nave posacavi. Dopo dieci anni di servizio fu di nuovo modificata come nave appoggio per il servizio fari.

La posacavi **Salernum**, di 104 m, varata nel 1953 nel cantiere Navalmeccanica di Castellammare di Stabia, costruita per la Compagnia Italiana Navi Cablografiche della società D'Amico S.p.A. impiegata dal 1956 anche per indagini oceanografiche in Italia e all'estero. Nel 1984 fu venduta alla Transoceanic Cable Ship Co. – N.Y. e ribattezzata **Charles I. Brown** operò come posacavi fino al 2003 quando venne affondata per formare una barriera corallina nell'isola di St. Eustatius nelle Maldive.

Tra le unità italiane attualmente in esercizio si ricordano il **Giulio Verne** di 134 m, una delle più grandi navi posacavi oggi in servizio, varata in Corea del Sud nel 1983, inizialmente inglese, italiana dal 1987 in armamento alle società Euroshipping, poi Pirelli e dal 2008 alla Prysmian, in grado di posare ogni tipo di cavo e in qualsiasi condizione ambientale e il Teliri di 112 m varato nel 1995 presso il Cantiere Fratelli Orlando di Livorno su commissione della Fincantieri per conto della società italiana Elettra TLC SpA, oggi una multinazionale, come del resto molte realtà del settore delle comunicazioni. Per la fine del 2021 è previsto il varo della posacavi Leonardo da Vinci, in costruzione in un cantiere rumeno controllato dalla Fincantieri su commissione della Prysmian Group, affiancando le attività delle unità: **Giulio Verne**, Cable Enterprise e Ulisse. Con una lunghezza di circa 170 m e una larghezza di circa 34 m sarà la posacavi più grande al mondo e la più avanzata tecnologicamente, capace di operare su fondali di oltre 3000 metri.

MARINA MILITARE E CSTN

Abbiamo un rapporto con la nostra Marina del quale il CSTN è particolarmente orgoglioso. I dieci anni di vita del Notiziario sono pieni di racconti e di imprese a firma dei velici degli anni d'oro targati SVMM: Giancarlo Basile, Mario Bini, Ugo Foschini, Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Agostino Straulino . . . solo per citarne qualcuno. Lo dimostrano queste tre foto che il C.Ammiraglio (ris.) Silverio D'Arco ci ha inviato accompagnate con la seguente nota:

Buongiorno,

nella certezza di farvi una cosa gradita, Vi inoltro alcune foto di oggi che ritraggono il “Grifone” (5.5 SI che fu timonato dall’Ammiraglio Straulino) con sullo sfondo il “Vespucci”, anch’esso “timonato” dall’Amm. Straulino ed oggi dal CV Gianfranco BACCHI che nelle foto è al timone del “Grifone”.

Un saluto ed un ringraziamento per il vostro contributo al mantenimento delle tradizioni.

Firmato: Contrammiraglio (ris) Silverio D’ARCO

P.S. Le foto sono cortesemente rese disponibili dalla Sezione Velica Marina Militare della Spezia.

Richiamo storico (per le nuove generazioni).

Nel 1965 a Napoli, il Capitano di Vascello Agostino Straulino, comandante del “Vespucci” in rada nel golfo partenopeo, partecipa al Campionato del mondo della classe 5.50 S.I. con “Grifone” (I-42) riportando una strabiliante vittoria che mandò in visibilio l’intero equipaggio del “Vespucci” e i numerosi tifosi napoletani.

Oggi a distanza di 60 anni vedere l’attuale Comandante del Vespucci CV Gianfranco Bacchi al timone dello stesso “Grifone” veleggiare sotto la nave scuola orgoglio d’Italia suscita una certa emozione e . . . grazie alla Marina che custodisce per noi italiani questi tesori.







Yacht reale britannico "Victoria and Albert II" (Pembroke, 1854; Servizio: 1855-1901; Demolito nel 1904). (Elgar; Cromolitografia di W. F. Mitchell).