



Notiziario CSTN

FEBBRAIO 2022
N° 114



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 XI - N° 114

NOTIZIARIO ON-LINE

febbraio 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|-------------------------------------|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Un viaggio d'affari nel 1100 a.C. | pag. 20 |
| • La battaglia di Trafalgar..... | pag. 2 | • Carcano e il canottaggio | pag. 27 |
| • La vela in Italia (parte IX)..... | pag. 6 | • Con i pescecani nel campo di regata | pag. 34 |
| • La tragica fine dell'Utopia | pag. 12 | • Le foto raccontano | pag. 37 |
| • Il mistero del faro | pag. 14 | • AIVE, Buon lavoro..... | pag. 38 |

EDITORIALE

Sul numero 111 di novembre 2021 abbiamo pubblicato sul Notiziario un articolo di Alessandro Caroelli sul campione napoletano della classe Star Franco Cavallo Medaglia di Bronzo all'Olimpiade di Acapulco del 1968 e pluricampione europeo e italiano delle Classi Lightning e Star. Lo abbiamo sentito telefonicamente quando ci ha manifestato il Suo apprezzamento per il nostro ricordo. Purtroppo Franco, già malato, a gennaio ci ha lasciati. L'amico Fabio Colivicchi creatore e direttore del blog della vela nel suo articolo "Un altro pezzo di storia della vela, Addio Franco Cavallo . . . (SAILY.it del 10/01/2022)" ha riportato per intero il nostro articolo con le seguenti parole: ". . . Per onorare al meglio la memoria di un atleta salito sul podio olimpico possiamo approfittare dell'aiuto dell'unica insostituibile fonte di riferimenti storici della vela, il mai troppo ringraziato Centro Studi Tradizioni Nautiche che (forse non a caso) ha sede proprio a Napoli e che resta un patrimonio fondamentale".

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "S/Y Moana alla Classic Anniversary Regatta New Zelanda."

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, M. Gianoli D'Artagna, Francesco Guerreschi, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Anna Maria Mariotti, 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

Instagram

Con la seconda ed ultima parte della "Battaglia di Trafalgar" termina la storia di uno degli scontri navali più famosi tra la flotta inglese e la coalizione franco-spagnola. La prima parte, pubblicata sul numero precedente del "Notiziario" ha riscosso un soddisfacente commento da parte dei nostri lettori che hanno apprezzato lo stile narrativo dell'autore, nota firma degli anni '50/'60 ed i cui articoli di storia e cultura navale non mancavano mai dalle riviste della nautica anche se prevalentemente sportive. (da "Altomare" apr./giu. 1964)

LA BATTAGLIA DI TRAFALGAR

M. GIANOLI D'ARTOGNA

(Seconda ed ultima parte)

LA BATTAGLIA

In questo stato d'animo Villeneuve accelera i preparativi, risoluto ad agire prima che Rosily giunga a rilevarlo nel comando.

Il giorno 18 ottobre viene a sapere che gli inglesi avevano indebolito il blocco distaccando alcuni vascelli ad operare nel Mediterraneo, ed il giorno dopo, malgrado il vento debolissimo inizia la sua manovra. Nella giornata del 19 solo alcune fregate e pochi vascelli riescono stentatamente ad uscire dalla rada di Cadice, e vengono avvistate dalle fregate inglesi di sorveglianza che ne mandano avviso a Nelson, il quale incrociava verso lo Stretto di Gibilterra.

Finalmente il giorno 20 si stabilisce una brezza tesa di sud sud-ovest la quale consente a tutta la flotta franco-spagnola di uscire in mare aperto. Villeneuve assegna una rotta ad angolo retto col vento, e così la flotta, formata assai disordinatamente su tre colonne dirige per ovest-nord-ovest, e cioè con vento al traverso e mura a sinistra. Verso il tramonto avvista 18 vele britanniche, e giudica lo scontro imminente. Perciò approfitta della notte per spiegare la sua squadra in linea di fila, avendo cura di alternare nella formazione le navi francesi con quelle spagnole. In testa pone l'ammiraglio spagnolo Carlo Gravina (*foto*), imbarcato sul *Principe de Asturias*, egli stesso sul *Bucentaure* si pone circa al centro per poter agire in qualunque evento ed essere in grado di trasmettere meglio i segnali, inoltre nella seconda metà della notte, poiché stava stabilendosi una debole brezza di nord-ovest, decide di tenere tale vento al traverso con murata sinistra e perciò dirige la sua rotta per sud-ovest.

In queste condizioni sorge l'alba del giorno 21 ottobre 1805, e Villeneuve può vedere Nelson che lo avvicina dal largo su due colonne. Temendo che il nemico avvolga la sua retroguardia, e lo separi così dalla base di Cadice, alle 8,30 Villeneuve ordina l'inversione di



rotta di ciascuna nave, cosicché la retroguardia si trova ora all'avanguardia e diretta verso Cadice, mentre l'ammiraglio Gravina si trova in posizione di serrafile. La brezza è molto debole, e perciò la manovra avviene lentamente, e con diversa prontezza da parte di ciascuna nave, col risultato di scompaginare alquanto la linea di

combattimento, la quale viene in definitiva a disporsi leggermente incurvata con la concavità rivolta verso il nemico. Le navi di testa dirigono così per N-N-E. e quelle di casa per N-E, avanzando con una lentezza esasperante.

I portelli vengono aperti, i cannoni spinti in batteria, ed in una tensione che sale si sorvegliano le mosse del nemico. La manovra avversaria non si dichiara, le due colonne avanzano lentissimamente con rotta all'incirca per E-N-E, e cioè dirette ad accorciare le distanze: impossibile prevedere le mosse successive. Infine si ha l'impressione che la colonna più a nord cominci a puggiare per portarsi parallelo alla squadra franco-spagnola; e questo sembra indicare l'intenzione di Nelson di sviluppare un classico combattimento per linee parallele, cannoneggiando il nemico mentre stringe le distanze per rotta di intercettazione.

Quasi contemporaneamente però l'altra colonna inglese, quella più a sud comandata da Collingwood, si dispone per linea di rilevamento e procede per tagliare la linea della retroguardia dell'ammiraglio Gravina. Villeneuve è paralizzato, e costretto ad attendere a piè fermo l'iniziativa dell'avversario senza contromanovrare. E appunto ciò desiderava Nelson immobilizzare il nemico e trattenerlo sin ad assestargli una mazzata abbastanza efficace da determinare le sorti dello scontro.

Villeneuve dispone di 18 navi francesi e 15 spagnole, perciò di un totale di 33 navi, di efficienza però assai dubbia, sia perché gli equipaggi francesi sono raccogliitici, sia perché gli spagnoli non mostrano molto entusiasmo di battersi per Napoleone. Per contro Nelson ha 12 navi che, con le 15 di Collingwood, fanno un totale di 27 - perciò di poco inferiore numericamente all'avversario - ma con equipaggi ed ufficiaici idi altissimo morale aggressivo, capaci di iniziativa individuale, tanto più che Nelson ha abituato i comandanti ad agire come "a band of brothers", una banda di fratelli. Perciò può fidarsi ad attaccare in modo eterodosso, piombando sul nemico senza curarsi delle sue contromanovre. Collingwood penetra frontalmente, come un pettine, nella retroguardia di Gravina, riceve di prora la bordata nemica, ma subito dopo, mentre taglia la linea la falcia con le proprie bordate e, subito dopo ogni nave inglese si butta all'orza ed assesta di contro bordo con la seconda bordata ravvicinata l'avversario. Poi ciascun comandante passa all'abbordaggio e l'azione si suddivide in una serie di duelli individuali.



La nave inglese "Temeraire" cannoneggia la "Bucentaure" disalberata a Trafalgar.

Nelson, frattanto, ha riconosciuto il *Bucentaure*, la nave ammiraglia di Villeneuve ed è ben deciso a stroncare la coalizione avversaria mettendo fuori combattimento il comandante supremo. Continua alla puggia stringendo le distanze e mantenendosi in rotta di collisione rispetto ad un divisionario nemico di alcuni posti a proravia di Villeneuve; poi d'improvviso si butta all'orza, sfilata di contro bordo e giunto a livello del *Bucentaure* gli passa di poppa, disponendosi tra di esso ed il *Redoubtable* che lo segue. Lancia una doppia bordata ai due vascelli, i quali per rispondere virano per rotta parallela. Le tre navi si trovano perciò affiancate a brevissima distanza, e la lotta diviene estremamente cruenta; proprio in tale azione, un fuciliere di marina, dalla coffa ferisce a morte Nelson. (foto)



L'ammiraglio inglese aveva corso il rischio di richiamare su di sé l'avanguardia franco-spagnola, che avrebbe potuto avvolgerlo e prenderlo tra due fuochi. Fortunatamente per lui i comandanti non ricevettero istruzioni in questo senso da Villeneuve, ed ossessionati dalla teoria francese di risparmiare le perdite in vista dello sforzo finale, proseguirono tutti per rientrare sotto la protezione dei forti di Cadice. Frattanto alle loro spalle si svolge la più classica delle "melée", nella quale ogni comandante ha piena libertà di azione. Non per nulla Nelson in mattinata aveva lanciato il celebre segnale "England expects that every man will do his duty!" L'Inghilterra si aspetta che ognuno saprà fare il proprio dovere. Ed i comandanti inglesi, la banda dei fratelli, sapranno compierlo sino in fondo anche dopo la morte del loro ammiraglio.

La sera del 21 ottobre la flotta franco-spagnola aveva cessato di esistere, diciassette dei suoi vascelli erano stati catturati ed altri distrutti. Poi nella notte si scatena una tempesta di particolare violenza con vento di sud-ovest, ossia con vento che spinge i relitti contro la costa rocciosa, e gran parte delle prede fatte dagli inglesi vanno a picco. Gli inglesi ridossano a Gibilterra, avendo ormai pienamente assolto al loro compito.

L'ammiraglio Villeneuve era stato fatto prigioniero. Più tardi Napoleone chiese di scambiarlo con dei prigionieri inglesi, e lo sfortunato ammiraglio raggiunse il suolo francese. Giunto a Rerines, in un piccolo alberghetto, ricevette un pacco che conteneva un messaggio ed un pugnale. Con una forza d'animo non comune si conficcò la lama nel petto, dimostrando di saper morire da coraggioso.

LE CONSEGUENZE

Già quando Villeneuve si era rinchiuso a Cadice invece di procedere verso Cherbourg e la Manica, era terminata per Napoleone ogni speranza di sbarco in Inghilterra. Ora, con la miglior parte della sua marina annientata, l'imperatore non può nemmeno reagire contro il blocco britannico. Tutto ciò che gli resta è un semplice gioco verbale, poiché gli inglesi lo hanno accerchiato senza scampo, sarà lui a proclamare il "Blocco Continentale", ossia a vietare a tutta l'Europa il commercio d'oltremare. Doganieri francesi attivissimi sorvegliano tutti i porti, di Francia e dei satelliti, perché non giunga dal mare nessuna merce, anche quella che l'ingegnosità dei commercianti ed i rischi dei violatori di blocco fossero riusciti a far navigare malgrado la vigilanza inglese. Le armate francesi percorrono vittoriosamente il continente, ma sono in gabbia; raggiungono Mosca con lo stesso risultato col quale

più tardi le armate tedesche raggiungeranno Stalingrado; Napoleone tutto intento alle battaglie terrestri nemmeno si accorge dell'effetto determinante della marina che lo accerchia. Se ne renderà conto soltanto quando sarà costretto ad imbarcarsi proprio sul *Bellerophon*, uno dei vascelli della colonna di Collingwood che a Trafalgar aveva investito la retroguardia di Villeneuve.

E' del tutto inutile vincere delle battaglie in terraferma quando non si possiede il dominio del mare. E' questa una vecchia lezione sempre valida, anche oggi quando il moderno tecnicismo dell'arma aerea e missilistica sembra aver spostato i termini del problema. Ma anche gli aerei ed i missili - come in altri tempi le frecce, le baliste, i mangani o le artiglierie - aumentano la loro efficacia quando vengono imbarcati sulle navi, e partecipano così alla ubiquità elisiva della marina. Senza marina, anche oggi, non si vincono le guerre, anzi non si riesce nemmeno a sopravvivere sino alla vittoria, perché senza il dominio dei mari non è possibile nemmeno l'arrivo dei convogli. I lenti convogli tanto più poderosi dei trasporti terrestri e dei ponti aerei.

Oltre alla conferma di questi dogmi strategici, la battaglia di Capo Trafalgar si presta a delle considerazioni esclusivamente tattiche. Durante tutto il periodo velico, e cioè per secoli, si erano sempre combattute le battaglie in linea di file parallele: gli avversari si scambiavano delle bordate navigando di conserva, la nave numero uno tirava sulla nave numero uno avversaria, la numero due sulla numero due, e così via. La flotta più numerosa disponeva in questo modo di alcune navi in soprannumero le quali potevano concentrare il loro fuoco su un singolo avversario. Dei due contendenti, quello che aveva il sopravvento tentava di stringere le distanze, mentre quello soccombente si adoperava per allargarsi e rompere il contatto delle artiglierie. Alla fine di una sparatoria che durava tutta la giornata, ciascuna flotta si allontanava nelle tenebre della notte, e si aveva ogni volta un "nulla di fatto". Tuttavia gli "standing orders" dell'Ammiragliato Britannico imponevano ai vascelli di linea di combattere senza rompere la linea. Vi era stato, innumerevoli volte, la prova che solo rompendo la linea e passando alla mischia ravvicinata, si poteva ottenere un'azione determinante ai fini della condotta generale della guerra: lo avevano provato le fregate nei loro scontri isolati quando navigavano lontane dalle squadre, lo avevano provato gli ammiragli quando, arrischiando il processo militare, avevano osato dar libertà di azione ai loro sezionari in una "melée" individuale. Ma il regolamento di impiego della marina non se ne dava per inteso. E Nelson, il quale poteva osare perché aveva con sé l'opinione pubblica, fece a meno dei regolamenti, e colse una vittoria schiacciante.

Naturalmente per l'avvenire la nuova tattica di Nelson sarebbe divenuta oggetto di manuale, e gli "standing orders" avrebbero ingiunto di non combattere in linea, ma di attaccare ogni volta con una mischia. Senonché, alquanto ironicamente, tale nuovo stato d'animo dell'Ammiragliato - rovesciando il giudizio di tante Corti Marziali - giungeva troppo tardi, quando cioè il periodo velico era vicino al suo termine e tra poco sarebbero apparse sul mare le prime pirocorvette. Ed ogni nuova invenzione tecnica richiede nuove tattiche.

La storia tecnologica ci mostra che ogni volta, infallibilmente, che un congegno giunge alla sua massima perfezione di impiego, è segno che il suo ciclo è terminato, e che nuovi più moderni ritrovati stanno per nascere. Come per l'agave, quando finalmente si alza e sboccia il fiore, la pianta muore: e la battaglia di Trafalgar fu l'ultima fulgente fiorita della gloriosa marina velica. (*Fine*)



(*Fiore di Agave*)

LA VELA IN ITALIA



Agli inizi del Novecento si registrano in Italia le prime iniziative per regolamentare la nautica da diporto, le regate e l'attività velica dei Club. Una volta superate le difficoltà iniziali per mettere d'accordo realtà e soggetti diversi, finalmente prende anche in Italia l'avvio un'organizzazione del tipo centralistico. Consensi ed adesioni giungono dai principali centri velici nazionali. Istituzioni ed Enti pubblici ne appoggiano la creazione e la Stampa fa sentire la sua voce.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(nona puntata)

L'Unione Nazionale della Marina da Diporto

All'inizio del Novecento si comprese che l'attività sportiva dei circoli nautici avrebbe dovuto essere coordinata da un ente nazionale che promuova anche iniziative per la diffusione della vela come da tempo avveniva in altre nazioni.

A Roma il Congresso dei club

In Liguria, i dirigenti dei circoli velici si riunirono più volte per compilare il calendario stagionale delle loro regate per evitare concomitanze. Inoltre, il Regio Yacht Club Italiano era stato presente con i suoi delegati alle riunioni internazionali. Iniziative, seppure lodevoli, rimaste però isolate e non coordinate tra loro.

In più occasioni e da più parti è stata sollecitata la fondazione di un ente nazionale. Nella *Rivista Marittima* si leggeva:

È necessario che sorga nel nostro paese un ente, una associazione che rappresenti realmente l'interesse di tutto il diporto italiano; una associazione che rappresenti le cose, non le persone e che al disopra ed all'infuori di ogni personalità possa spiegare opportunamente la sua opera per conquistare a noi un posto a fianco alle marine da diporto, perché i nostri navigatori figurino degnamente nei grandi convegni internazionali ed i nostri costruttori abbiano agio di dimostrare anche all'estero che cosa può la nostra costruzione navale quando è applicata a creare navi lusinghiose.

Qualunque possa essere la forma, il nome, la sede, la costituzione di una federazione nazionale di società nautiche italiane, è necessario che la sua essenza sia nazionale veramente, che il suo fine sia impersonale e che i mezzi impiegati a raggiungere il bene del nostro diporto nautico siano efficienti e pratici.[...]

Ma l'ideale deve essere posto in alto; se sorge una federazione di società nautiche, essa deve avere fra le mire da raggiungere la conquista del posto che le spetta nel diporto internazionale, a fianco alle altre nazioni latine.

La condizione essenziale per potersi affermare all'estero è quella di poter riunire, nel proprio paese, tutte le energie utili, coordinarle e disciplinarle.

Una federazione nazionale della marina da diporto italiana può portare il suo valido contributo allo sviluppo di ogni ramo di questo diporto: del remo, della vela, del motore.

Più e deve venire alla generalizzazione di principi semplici e regole e misure unitarie, per regolare la gare di corsa, i sistemi di misura e stazza, ad eliminare tutto quello che i regolamenti attuali hanno ancora d'illogico e di inconcludente. Questo però può fare solo un ente che rappresenti realmente il pensiero di tutta la marina da diporto del paese.¹

Se la federazione è auspicata dai velisti, più restii sono, invece, i circoli che non vogliono perdere prerogative

acquisite e temono una limitazione della loro autonomia e autorità.

Ad agitare le acque c'era Francesco Aponte, il direttore della rivista *Vita Marinara* edita a Roma. Convinto sostenitore della necessità di una federazione, che il 21 giugno 1912 a Roma organizzò il 1° Congresso Nazionale di Yachting.

Malgrado la perfetta comunione d'idee riscontratasi tra i delegati intervenuti al Congresso di Roma, a causa dell'astensione e dell'opposizione fatta nella circostanza dalla Direzione Generale del "R. Yacht Club Italiano" e da qualche altro sodalizio nazionale, prevalse nella riunione il proposito di non addivenire per il momento alla progettata federazione, ma di formulare in un ordine del giorno i desiderata delle Società e di sottomettere questi voti alla Direzione Generale del "RYCI" affinché essa li avesse esaminati e discussi.²

La decisione evitò una frattura tra le società italiane. Difficilmente si poteva tornare indietro.

Infatti, 5 dicembre 1912, a Genova nella sede del Regio Yacht Club Italiano i dirigenti del circolo genovese e quelli del Regio Verbano Yacht Club si incontrarono con Francesco Aponte per esaminare le richieste espresse dalle società nautiche italiane nell'ordine del giorno del Congresso romano. La riunione fu positiva. I dirigenti dei due circoli concordarono di "addivenire sollecitamente ad una unione con le altre società nazionali di yachting".



Guidone Regio Verbano Yacht Club al inizio goo con al centro lo stemma sabauda.

Finalmente nasce l'Unione

A Genova, il 22 gennaio 1913 venne fondata l'Unione Nazionale della Marina da Diporto "per promuovere e sviluppare la navigazione da diporto e disciplinare le manifestazioni, coordinando l'opera delle diverse società di yachting". Partecipano alla riunione: Ettore Bocciardo e il marchese Stefano Cattaneo Adorno per il Regio Yacht Club Italiano; il marchese Fazio Dal Pozzo e l'ingegnere Carlo Nigra per il Regio Verbano Yacht Club; il conte Gerolamo Marcello e il nobile Giulio de Blaas da Lezze per lo Yacht Club Veneziano (oggi Compagnia della Vela); il marchese Francesco Caracciolo-Picerno e Marino di Marzo per il Reale Sailing Club; Emilio Cramer e Gino Giachi per il Regio Regate Club Lariano e Francesco Aponte, direttore di *Vita Marinara*.



Ing. Carlo Nigra del Regio Verbano Yacht club ritratto artefice dell'Unione Nazionale della Marina da Diporto.

Il 20 febbraio 1913, nella sede del Regio Yacht Club Italiano, sotto la presidenza del marchese Cesare Imperiale di Sant'Angelo, si tenne la prima riunione dei delegati dei circoli aderenti all'Unione. Presenti il marchese Paolo Pallavicino, Francesco Giovanelli, il conte Filippo d'Albertis e il marchese Stefano Cattaneo Adorno per il Regio Yacht Club Italiano; il conte Gerolamo Marcello e Francesco Aponte per lo Yacht Club Veneziano; il marchese Fazio Dal Pozzo e l'ingegnere Carlo Nigra per il Regio Verbano Yacht Club; Giuseppe Algranati per il Reale Sailing Club; i comandanti Domenico Marchini e Guglielmo degli Uberti rispettivamente rappresentanti del ministero della Marina e della Lega Navale Italiana. Pur aderendo non parteciparono il conte Orazio Oldofredi (Touring Club Italiano), Giuseppe Orlando (Livorno) e il conte Riccardo De Sangro di Fondi (Napoli).

All'unanimità fu eletto l'Ufficio di presidenza composto dal marchese Cesare Imperiale di Sant'Angelo presidente, dal conte Gerolamo Marcello vicepresidente, dall'ingegnere Carlo Nigra segretario e da Giuseppe Algranati tesoriere.

Gli argomenti discussi furono diversi. Fra questi la possibilità di ottenere: "*tutti gli appoggi morali e materiali necessari all'esplicazione della sua difficile missione*"; l'interessamento da parte della stampa quotidiana per la navigazione da diporto, dal Governo riduzioni e facilitazione per il trasporto delle barche e il trasferimento degli equipaggi e di "*studiare inoltre l'adozione del totalizzatore in tutte le riunioni nautiche nazionali, giudicandolo un mezzo potentissimo per richiamare l'attenzione e l'interesse del pubblico sullo sport della vela*".

Su proposta di Carlo Nigra e con il contributo dei presenti, fu istituita la Coppa dell'Unione per i 6 metri Stazza Internazionale che disputata per la prima volta a Napoli nel 1914, venne vinta da **Fuinary** di Pietro Palladino. Ripresa con l'edizione del 1924 a Genova dal Regio Yacht Club Italiano dove è stata in palio fino al 1936.

Un ulteriore riconoscimento arrivò il 25 febbraio 1913 dall'Assemblea del Regio Yacht Club Italiano, presieduta dal Duca degli Abruzzi, dove venne approvato lo Statuto dell'Unione e comunicato alle altre società:

*L'Assemblea, nell'approvare lo Statuto dell'Unione Nazionale della Marina da Diporto, riconosce l'opera del RYCI svolta da oltre un trentennio e le sue tradizioni gli consentono una posizione preminente nel yachting nazionale ed esprime la fiducia che questo suo atto, per il quale cede al nuovo Ente parte delle sue attribuzioni, debba essere interpretato nella sua importanza a favore di un atteso rinvigorismento fra le diverse Società.*³

Il ministro della Marina, ammiraglio Enrico Millo, nel congratularsi per l'iniziativa, assicurava il suo interessamento per le richieste dell'Unione e "*in quest'ordine d'intenti e consapevole delle necessità di materiare anzitutto, sotto forma tangibile, l'incoraggiamento e la protezione, ho disposto per l'assegnazione, nel bilancio di questo Ministero, di un contributo annuo di L. 6000, a partire dal corr. es. fin. a favore dell'Unione Nazionale. La cifra è modesta, ne convengo, e forse non adeguata, ma l'esiguità dei fondi disponibili e le esigenze dei vari servizi della Marina da Guerra e mercantile non consentono, per ora, un maggiore stanziamento*".⁴

Con cortesi offerte di ospitalità ci fu l'intenzione di portare a Roma la sede dell'Unione. Nella riunione della Direzione del 20 febbraio 1913 Guglielmo degli Uberti offriva la disponibilità della sede romana della Lega Navale Italiana e il ministro Millo nella sua lettera invitava a tenere le riunioni della Direzione presso il suo Ministero.

Riportiamo di seguito i passi principali di uno scritto del presidente Cesare Imperiale di Sant'Angelo:

L'opera dell'Unione, esplicita nel breve periodo dell'ante guerra, in cui poté funzionare regolarmente, non è stata vana, L'importanza morale del fatto di aver potuto associare le maggiori Società Italiane di Yachting, in un solo programma, ha avuto per corollario:

- *L'iniziato collegamento dei piccoli centri marinareschi a quelli più importanti già esistenti;*
- *L'istituzione ed il patrocinio di un organo nazionale che sviluppasse e volgarizzasse presso il pubblico e le autorità l'idea marinaresca, connessa coll'esercizio del yachting;*
- *Le conseguite facilitazioni di trasporti per chi pratica lo Sport Nautico;*
- *L'interessamento benevolo e concreto del Ministero della Marina alle sue manifestazioni;*
- *La proposta della istituzione del Corpo di Volontari Motonautici, - deliberata nel marzo del 1915 ed accolta con favore dalle autorità navali, ma sviluppata - per le sopravvenute necessità della guerra - con criteri diversi da quelli dell'Unione - e, più conformi invece a quelli di una Commissione presieduta dal Capitano di fregata Conte degli Uberti, che, da tempo, nella Rivista Marittima ed in altre pubblicazioni aveva propugnato una consimile iniziativa.*

*Nel giugno del 1919, l'Unione deliberava di raccogliere i nomi di tutti i Volontari, dei loro meccanici e marinai, e di quei meccanici di motoscafi requisiti che avevano prestato servizio - come assimilati - nella R. Marina durante la guerra.*⁵

Dagli elenchi del Ministero risulta che durante la guerra 106 volontari prestarono effettivo servizio sui motoscafi o sui mas, coi gradi rispettivi di capo gruppo, di volontari di 1a e 2a classe corrispondenti ai gradi di tenente di vascello, di sottotenente e di guardiamarina e furono imbarcati sui loro motoscafi 108 secondi capi meccanici e 116 marinai. Tra i volontari ricordiamo i nomi di alcuni noti velisti: il presidente dell'Unione Cesare Imperiale di Sant'Angelo, Giulio de Blaas da Lezze, Riccardo De Sangro, Alessandro Volpi Bassani, Ferdinando Taroni e Carlo Besana.

Per i servizi resi alla Marina durante la guerra i volontari ebbero dodici medaglie d'argento, dieci medaglie di bronzo, otto croci di guerra, sette encomi solenni, sei elogi e una commenda dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Note

- 1 "Marina da diporto", *Rivista Marittima*, gennaio 1913, pp. 169-170.
- 2 "Per la rinascita dello Yachting Nazionale", *Lega Navale*, dicembre 1912, p. 427.
- 3 Carlo Tagliafico e Tino Benedetto Delfino, "L'Unione Nazionale della Marina da Diporto", Genoa jib, p. 36.
- 4 "Il Ministro Millo per la Marina da diporto", *Lega Navale*, novembre 1913, p. 556.
- 5 Cesare Imperiale di Sant'Angelo, "Prefazione", *Volontari del Mare 1915-1918*, pp. X-XI.

Box

L'Italia entra in guerra

Il 28 luglio 1914 l'Austria-Ungheria dichiarò guerra alla Serbia. Fu quello l'atto che sancì l'inizio della Grande guerra. Nel giro di pochi giorni sono coinvolte anche Germania, Russia, Francia e Gran Bretagna. L'Italia, nonostante faccia parte della Triplice Alleanza con Austria-Ungheria e Germania, al momento era neutrale.

Il 24 maggio 1915 l'Italia - in seguito all'accordo segreto di Londra del 26 aprile in cui si impegna ad intervenire nel conflitto a fianco della Triplice Intesa (Francia, Gran Bretagna e Russia) in cambio della cessione di territori in Trentino, Alto Adige, Venezia Giulia, Istria e Dalmazia - anche il nostro paese dichiarò guerra all'Austria-Ungheria.

Cessò in tutto il territorio nazionale la costruzione delle imbarcazioni da diporto sostituita con il naviglio militare e ausiliario.

Editoria nautica in Italia

Oltre ai libri del capitano Enrico Alberto d'Albertis ricordati, altre pubblicazioni nautiche sono edite in questo periodo. Interessanti iniziative per una attività lusoria che sta diffondendosi.

Seguendo l'esempio del d'Albertis il marchese Gaspare Invrea, torinese se d'origine e genovese di adozione, scrive con lo pseudonimo di Remigio Zena *In yacht da Genova a Costantinopoli. Giornale di bordo (1887)* raccontando la crociera fatta con il cutter *Sfinge*, di d'Albertis, a cui era stato cambiato il nome dal nuovo proprietario Cesare Imperiale di Sant'Angelo, pubblicato a Genova nel 1899. Sempre dello stesso autore, questa volta con il proprio nome, *Una crociera dello yacht Sfinge - Spagna e Marocco*, edito a Milano nel 1892.

Ritratto marchese Cesare Imperiale di S. Arcangelo armatore dello Yacht "Sfinge".



Nel 1882 lo Stabilimento Tipo-Litografico Giuseppe Meucci di Livorno, pubblicava di Agenore Cignoni *La marina di piacere in rapporto alla marina mercantile italiana e considerazioni sulla costruzione di yacht*. Un trattato di architettura navale con riferimento alla progettazione di yacht è nel complesso di relativo interesse e utilità.

Nel 1894 l'editore svizzero-milanese Ulrico Hoepli pubblicò del capitano Giuseppe Olivari, perito stazzatore del Regio Yacht Club Italiano, nella collana degli apprezzati e pratici "Manuali", *Il Filonauta*. Quadro generale di navigazione da diporto e consigli ai principianti, pp. XVI-286. *Il Filonauta* è il primo manuale sulla navigazione da diporto stampato in Italia.

COMMODORO

MANUALI HOEPLI



CAP.° G. OLIVARI

IL FILONAUTA



ULRICO HOEPLI
EDITORE
MILANO

Foto 4 - "Il filonauta" copertina del manuale edito da Hoepli sotto l'egida dello Regio Yacht Club Italiano.

A parte l'italianizzazione dei nomi - usa filonautica, panfilo eccetera e il voler sostituire, senza seguito, alla tonnellata di stazza la "cabozia", in onore al navigatore Sebastiano Caboto, come unità di misura - la pubblicazione dell'Olivari è interessante.

Sempre da Hoepli nel 1898 il "Manuale" del capitano Giorgio Croppi: *Il canottaggio a remi, a vela ed a vapore*. Guida pratica ad uso di chi ama dedicarsi alla navigazione da diporto. Fu ristampato nel 1925 con il titolo *Sport Nautico*. Guida pratica di canottaggio - rowing - canoeing - yachting. Entrambe le edizioni sono interessanti anche dal punto di vista storico per le notizie e i regolamenti riportati.

Altri "Manuali" d'interesse per il diportista furono nel 1894 *Attrezzatura manovra delle navi e segnalazioni marittime* di Fortunato Imperato, nel 1896 *Manuale del costruttore navale* di Giuseppe Rossi e nel 1921 *Dizionario navale italiano-inglese e inglese italiano. Terminologia e fraseologia della marina militare e mercantile, dell'architettura e dell'ingegneria navale*, di William Thomas Davis.

Nel marzo del 1883 Domenico Mottola fondava a Genova la rivista *Frou-Frou*. La rivista pubblicava articoli e note di colore letterarie, mondane e sportive dedicando ampio spazio alla vela, tanto da essere dalla fondazione al 1886 l'organo ufficiale del Regio Yacht Club Italiano. È la prima rivista italiana di sport nautici.

A Torino, nel gennaio 1892 iniziava la pubblicazione, diretta da Luigi Capuccio, la *Rivista Nautica* che propone interessanti articoli

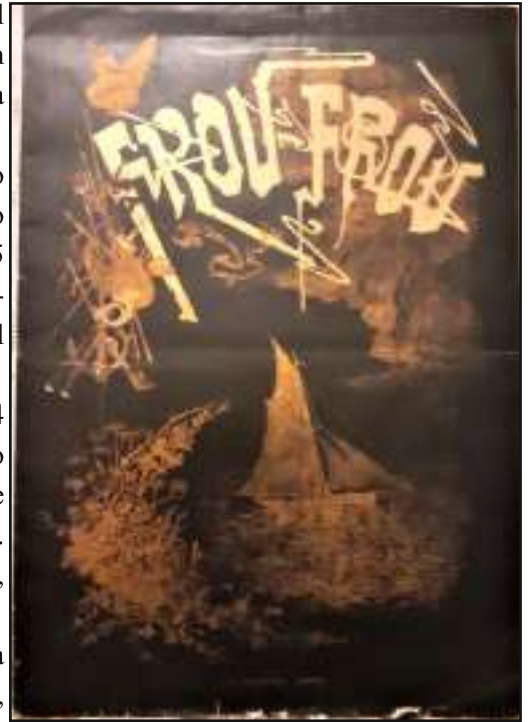


riguardanti la motonautica e la vela agonistica. Dal 1910, con il trasferimento a Roma, si chiamerà *Rivista Nautica - Italia Navale*, per riprendere nel 1939 il primo nome.

Il 1° aprile 1868 uscì, diretta dal capitano di fregata Carlo De Amezaga, la *Rivista Marittima*, periodico mensile edito dal Ministero della Marina prima rivista ad occuparsi di nautica da diporto. Nel dicembre 1897 venne pubblicato il primo numero della rivista mensile *La Lega Navale*, diretta dall'ingegnere Lorenzo

D'Adda, organo della Lega Navale Italiana, che più volte cambierà nome. Entrambe si occupano anche della navigazione da diporto, un argomento che ancora oggi trova ospitalità nelle pagine delle due centenarie riviste.

(continua)



1883 Copertina della rivista letteraria e mondana "Frou Frou" la prima che diede spazio alla vela sportiva, fu organo ufficiale del Regio Yacht club Italiano fondato a Genova da alcuni anni. (in alto)



EMIGRAZIONE: ETERNA PIAGA DELL'UMANITÀ

Sono passati 130 anni, pochi conoscono e pochi ricordano il tragico naufragio del piroscafo inglese "Utopia" affondato per uno squarcio di grandi dimensioni a seguito dello scontro contro la prua rostrata della corazzata inglese HMS "Anson" all'ormeggio nel porto di Gibilterra. Nell'incidente persero la vita oltre 500 vittime (fonti discordi) in gran parte provenienti dal Sud Italia in cerca della "terra promessa". Una tragedia immane che Claudio Ressimann ricostruisce per non dimenticare.



La tragica fine dell'*Utopia*

CLAUDIO RESSMANN

Il 5 marzo 1891, durante una furiosa tempesta nel Mediterraneo Orientale, una nave passeggeri battente bandiera inglese proveniente da Trieste e diretta a New York si rifugiava nella rada di Gibilterra. Era l'*Utopia*, adibita soprattutto al trasporto degli emigranti. In quel momento ospitava, infatti, due passeggeri in seconda classe e 560 nella terza, emigranti imbarcati la maggior parte nei porti dell'Italia meridionale. La nave, varata a Glasgow nel 1874 per la Anchor Line, stazzava 2.370 tonnellate, era in buono stato, disponeva di una potenza di 678 cavalli e poteva raggiungere una velocità di 13 nodi.

Il 5 marzo la rada spagnola era affollata, nel senso che vi si trovavano all'ancora molte unità della Mediterranean Fleet tra le quali le corazzate *Anson* e *Rodney*.

A causa della scarsa visibilità dovuta ai continui piovvaschi il comandante dell'*Utopia* John McKeague ebbe notevoli difficoltà a individuare il punto dove ancorarsi e dopo una laboriosa manovra resa difficile anche dal forte vento finì con urtare violentemente la prua rostrata dell'*Anson* provocando sulla propria fiancata uno squarcio di grandi dimensioni. L'*Utopia* si inclinò paurosamente quindi affondò subito dopo

su un fondale di una trentina di metri. Per soccorrere i naufraghi accorsero prontamente i marinai delle altre navi militari, ma delle 880 persone imbarcate solo 318 poterono essere salvate: 26 membri dell'equipaggio, 2 passeggeri di seconda classe e 290 di terza. La stragrande maggioranza delle 562 vittime recuperate dai sommozzatori della Royal Navy furono pertanto gli emigranti, che rimasero intrappolati nelle stive dove andarono incontro ad una morte atroce.

Il naufragio dette lo spunto alla stampa nazionale per portare ancora una volta all'attenzione dell'opinione pubblica le condizioni disumane alle quali erano sottoposti gli emigranti, considerati come merce, nelle traversate per i porti americani, complice l'assenza di una organica normativa a loro tutela. Nonostante la notevole consistenza dei flussi emigratori, nella seconda metà del XIX secolo, infatti, non esisteva una legislazione che disciplinasse il settore. Anche il nuovo Stato italiano si era limitato a pochi provvedimenti di carattere restrittivo suggeriti dagli ambienti industriali e latifondisti, preoccupati per la continua emorragia di mano d'opera. Lo Stato attese l'inizio del nuovo secolo per approvare a favore degli emigranti la "Legge sull'emigrazione" n°23 del 31 gennaio 1901. Il testo

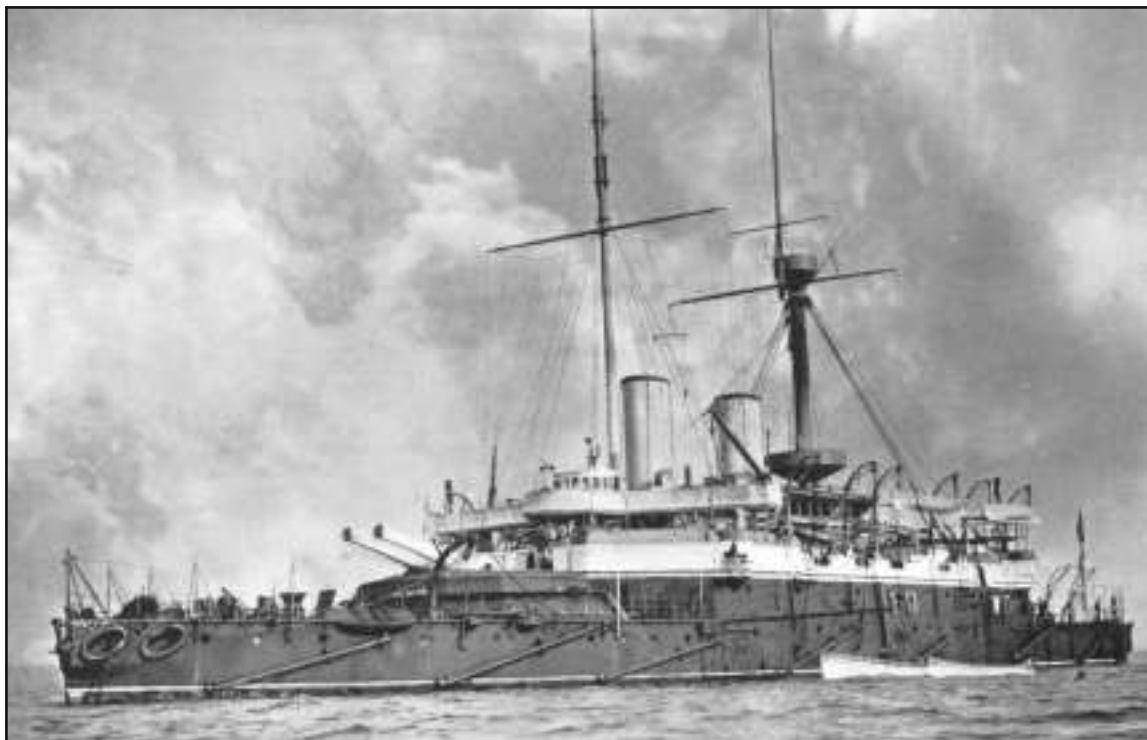


prevedeva, tra l'altro, la creazione del Commissariato per l'emigrazione, la costituzione nei principali porti d'imbarco di commissioni ispettive con il compito di verificare se le navi fossero in possesso dei necessari requisiti di abitabilità, mentre a bordo delle navi stesse venivano destinati commissari viaggianti e medici militari, a tutela dei diritti degli immigranti. Nei principali porti esteri di sbarco, poi, erano previsti patronati per l'assistenza e per l'ambientamento. Sarebbe stato il primo passo per cancellare una pagina nera nella storia della Marina mercantile.



Uno sketch del naufragio dell'Utopia realizzato da un testimone oculare. Sono visibili i fasci di luce dei proiettori delle navi militari presenti nella rada: in primo piano quelli della corazzata "Anson".

Così il naufragio dell'*Utopia*, passato vergognosamente sotto silenzio per oltre un secolo, mantiene il suo macabro primato per il numero di vittime nel Mediterraneo, un mare che più che mai nei giorni nostri è attraversato da folle di emigranti disperati alla ricerca di un futuro migliore.



La corazzata HMS "Anson".

Tre guardiani di un faro sperduto sull'isolotto Eilean Moor (o anche Mor) facente parte delle isole Flannan nell'Oceano Atlantico, spariscono misteriosamente e non se ne saprà mai più nulla. Siamo nel 1900 e il più fitto mistero circonda ancora oggi questa storia che Lilla Mariotti è andata a scovare documentandola, come suo solito, nei minimi particolari. (dal volume "Racconti di fari e altre storie di mare", di A. Mariotti, Ed. Frilli 2006, ristampa 2008). Nel 2019 il film "The vanishing" racconta la storia di questa misteriosa scomparsa.



IL MISTERO DEL FARO DI EILEAN MOOR, SCOZIA

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

*Any, though we hunted high and low
And hunted everywhere
Of the three men's fate we found no trace
Of any kind in any place
But a door ajar and an untouched meal
And an overtoppled chair . . .*

(Tratto da "Flannan Isle" di Wilfrid Gibson, 1912)

La prima volta che sono venuta a conoscenza per puro caso del fatto che sto per raccontarvi non l'ho preso per vero. Ho pensato a una leggenda locale o all'invenzione di qualche fantasioso scrittore, così ho deciso di documentarmi e, seguendo gli indizi, sono arrivata ai National Archives of Scotland, ed ecco, davanti a me, i documenti originali, i telegrammi, la corrispondenza, i rapporti, tutto quello che concerneva questo giallo, un caso misterioso accaduto cento anni fa e mai risolto. Il faro e l'Oceano Atlantico hanno mantenuto e manterranno per sempre il loro segreto.



Tutto è accaduto a Eilean Moor, “Grande Isola” in Gaelico, una delle isole Flannan, una manciata di sette scogli buttati quasi per caso nell'Atlantico del Nord Ovest, chiamate anche “I sette cacciatori”, situate a 33 Km dalle Isole Ebridi, al largo della Scozia.



Queste isole prendono il loro nome da un vescovo, Flannan o Flann, che nel 1600 aveva fatto erigere una cappella proprio su Eilean Moor. Il motivo che può aver spinto quel pio uomo a costruire una cappella in quell'angolo di mondo sperduto in quell'epoca e soprattutto le difficoltà che può avere incontrato per portare a termine il suo compito sono del tutto sconosciute, comunque tutto l'arcipelago è sempre rimasto disabitato.

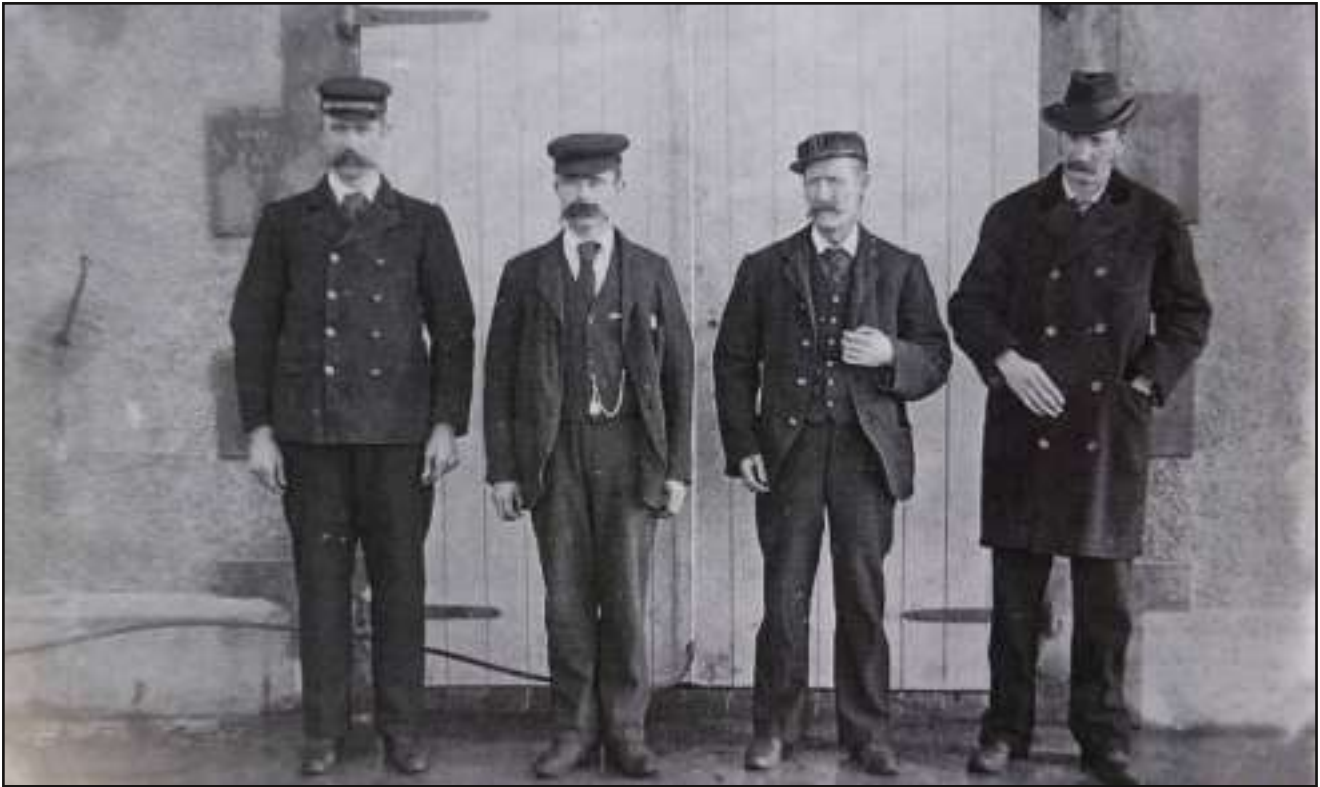
In tempi antichi i pastori delle Ebridi solevano portare le loro pecore a pascolare su alcune di quelle isole, ricche di pascoli durante l'estate, ma mai vi passavano la notte. Quegli scogli avevano la fama di essere abitati da presenze misteriose, inquietanti e nessuno aveva la volontà di fermarsi a controllare se era vero. Meglio tornare con la rassicurante luce del sole.



La “Grande Isola” ha una superficie di circa 150 metri quadrati e il suo punto più alto raggiunge appena gli 80 metri. Anche se durante l'estate l'isola ha una lussureggiante fioritura e pullula di uccelli marini, non potrebbe esserci posto più desolato in tutto il mondo e mare più pericoloso intorno, infatti durante gli anni, con l'aumentare della navigazione in quella zona, aumentò il numero dei naufragi. Per questo nel 1895 venne presa la decisione di illuminare quel tratto di costa tra le Flannan e l'isola di Lewis e la scelta cadde sull'isola di Eilean Moor. I lavori durarono a lungo, tra mille difficoltà, con il mare sempre in tempesta, come sempre succede per la costruzione di un faro in mezzo al nulla, ed i due anni preventivati diventarono cinque. Il 7 Dicembre 1899 fu inaugurato a Eilean Moor un faro costruito da uno dei famosi architetti di fari della dinastia Stevenson, una piccola costruzione affiancata da una torre alta 22 metri, la cui lanterna lanciava due lampi in rapida successione ogni 30 secondi visibili a 24 miglia di distanza. Sotto al faro si trovava ancora la piccola, antica cappella in pietra, costruita duecento anni prima.

Il 7 Dicembre 1900, nel primo anniversario della sua inaugurazione, arrivarono sull'isola i guardiani in carica per il turno quindicinale: James Ducat, Capo Guardiano, Thomas Marshall secondo assistente e Donald Mc Arthur, definito “guardiano occasionale”, in quanto veniva ingaggiato quando c'era da sostituire qualcuno, in questo caso era arrivato al posto di William Ross, il primo Assistente, che si era ammalato. Tutto procedette bene fino alla notte del 15 Dicembre 1900, quando il comandante della nave “Archtor”, passando nelle vicinanze notò che la luce del faro era spenta. Dalle informazioni che si hanno sembra che questa notizia sia stata inviata dal comandante alle autorità competenti, ma che per qualche motivo non venne presa in considerazione o rimase in qualche cassetto. Il 21 Dicembre era previsto l'arrivo all'isola della nave “Hesperus”, nave appoggio ai fari, che veniva inviata dal Northern Lighthouse Board per una visita di routine al faro, ma anche per l'avvicendamento degli uomini e per l'approvvigionamento. Una terribile tempesta che infuriava nella zona ne dilazionò l'arrivo fino al 26, il giorno dopo Natale. Il tempo si era schiarito, ma comunque gli uomini dovettero effettuare diversi tentativi per poter attraccare ad uno dei due pontili del faro, situati uno a oriente ed uno ad occidente dell'isola in modo da offrire possibilità di sbarco in condizioni di mare e di vento diversi, perché il mare era ancora agitato e l'approdo difficile.

Con grande sorpresa dell'equipaggio nessuno dei guardiani del faro era in attesa, come di solito avveniva, per aiutare gli uomini che si sarebbero avvicinati su una piccola barca, così il comandante Harvie fece sparare un razzo e suonare la sirena, senza ottenere alcuna risposta, allora due membri dell'equipaggio, con molta difficoltà, riuscirono a scendere a terra con una barca, la tirarono in secco e andarono al faro per vedere cosa fosse successo.



Nella foto da sinistra i tre guardiani dispersi: James Ducan, capo guardiano, Thomas Marchal, secondo assistente e Donald Mc Arthur definito guardiano occasionale. In borghese il Sovrintendente che li aveva accompagnati sull'isola.

Il cancello d'ingresso e la porta del faro erano entrambi chiusi a chiave, e gli uomini dovettero entrare usando quelle di riserva, ma non c'era nessuna traccia dei tre guardiani. L'orologio nella stanza principale era fermo, il fuoco nel camino era spento, i letti erano in ordine, sul tavolo della cucina un piatto di stufato era stato lasciato a metà e c'era una sedia rovesciata sul pavimento, come se qualcuno fosse uscito molto in fretta. Nell'armadio trovarono una sola cerata e un solo paio di stivali, segno che due degli uomini dovevano essere usciti durante il maltempo vestiti in modo appropriato, ma il terzo? Era plausibile che fosse uscito in maniche di camicia mentre infuriava una tempesta? Il libro di servizio del faro era in ordine fino al 13 Dicembre, e le istruzioni per i giorni 14 e 15 erano state scritte su una lavagna da Ducat, il Capo Guardiano. Un appunto era stato cancellato. Risultava che la lanterna era stata accesa il 14 notte, poi era stata ripulita e messa in ordine per essere riaccesa il 15 sera, era persino stato aggiunto l'olio di balena nella lanterna, ma perché era rimasta spenta? Tutto faceva pensare che gli uomini fossero scomparsi in qualche momento dopo l'ora di pranzo e prima che calasse la sera del giorno 15 e che il faro fosse abbandonato da diversi giorni.

Furono fatte ricerche accurate per tutta l'isola, in tutti gli anfratti, in tutti gli angoli possibili, ma non portarono ad alcun risultato, nessuna traccia dei guardiani. Una prima impressione faceva pensare che potesse essere scoppiata una lite, forse dovuta al



prolungato isolamento, tutti sanno che può anche portare alla pazzia, ma se pure si fossero picchiati a sangue, come era possibile che fossero spariti tutti e tre?

Alcuni uomini dell' "Hesperus", tra i quali un certo J. Moore, si fermarono provvisoriamente sull'isola per riattivare il faro che era stato spento dal 15 al 26 Dicembre, e, prima di poter pensare ad investigare a fondo, la Commissione Scozzese per i fari prese rapide misure per rimetterlo in funzione. Il 27 Dicembre inviò un

telegramma al guardiano del faro di Tiumpan Head sull'isola di Lewis: "“Incidente alle Isola Flannan. Recatevi là a prendere servizio per circa due settimane. Incontrerete la nave postale “Stornway” domani notte. Jack, Assistente guardiano, arriverà con la nave. Recatevi insieme a Breascleit a raggiungere l'”Hesperus”. Ferrie, di Stornway arriverà stanotte per prendere servizio a Tiumpan Head. Risposta per telegramma”". Questa la parte burocratica e la prima, urgente soluzione al problema di poter tenere acceso un faro così importante, ma benché in seguito fossero fatte altre accurate indagini, nessuno riuscì a venire a capo del mistero.

Dove erano finiti i tre uomini? A tutti sembrava impossibile che tre esperti guardiani di un faro in una zona disagiata come quella fossero usciti insieme all'aperto durante una tempesta, come risulta dal lungo rapporto scritto dal Sovrintendente Robert Muirhead l'8 Gennaio 1901. Quest'uomo era andato sull'isola il 29 Dicembre per investigare, e il suo dettagliato rapporto è conservato negli Archivi Nazionali di Scozia. Da questo risulta che ogni possibile ricerca era stata fatta sia all'interno



del faro che per tutta l'isola e che niente mancava. Tuttavia qualche stranezza venne notata: vicino all'imbarcadero occidentale mancava un salvagente che si trovava alloggiato in quel posto per i casi di emergenza e una gru che sovrastava le rocce era mezzo divelta, con le funi tutte aggrovigliate. La conclusione fu che, anche se il 15 Dicembre era stata una giornata di mare abbastanza calmo, un'ondata anomala di particolare violenza e dimensioni doveva avere investito all'improvviso quella zona, strappando il salvagente dalla sua posizione e danneggiando la gru e che gli uomini, forse accorsi per riparare i danni, dovevano essere stati travolti da quell'ondata improvvisa e miseramente annegati o forse uno era caduto in mare e gli altri, nel tentativo di salvarlo, avevano subito la stessa sorte. Però le imbragature di sicurezza erano al loro posto, come era pensabile che tre uomini con la loro esperienza non avessero usato quegli attrezzi così utili per la salvezza? Restava comunque il mistero della cerata non indossata.

Al Sovrintendente toccò anche il triste compito di avvisare personalmente le tre vedove. Nel frattempo era giunta voce che il faro era rimasto non visibile dalla terraferma, se non spento, per alcune notti, tra il 7 e il 26 Dicembre, notte in cui fu riacceso dai marinai dell' "Hesperus" e questo creò un altro mistero.

Il Sovrintendente aveva avuto una conversazione con il Capo Guardiano Ducat proprio il 7 Dicembre quando lo

aveva accompagnato sull'isola e, in quell'occasione, era stata presa in considerazione l'opportunità che i guardiani esponessero un segnale anche di giorno per comunicare che tutto andava bene. Tutto questo era comunque di poca utilità, perché le condizioni atmosferiche della zona non consentivano mai una buona visibilità del faro da terra. La relazione si conclude con parole di rincrescimento per la perdita di tre uomini così validi, selezionati personalmente dal Sovrintendente stesso per lavorare in un faro dell'importanza di quello delle Isole Flannan e con la consapevolezza che con la sua visita a Eilean Moor, il 7 Dicembre, lui era stato l'ultima persona a stringere la mano a quegli uomini.

Queste le conclusioni ufficiali, anche se il caso non venne mai ufficialmente chiuso, seguito da anni di ulteriori indagini, che però non hanno mai portato a niente. Nel 1947 un giornalista, Valentine Dyal, si era recato sull'isola per scrivere un ulteriore resoconto degli avvenimenti, e pensò di avere messo la parola fine ad anni di speculazioni. Si riferiva all'esperienza vissuta da uno scrittore scozzese, Ian Campbell, che aveva visitato Eilean Moor un po' di tempo prima e che aveva raccontato che mentre si trovava all'imbarcadero occidentale in una giornata di mare assolutamente calmo e senza vento un'ondata di oltre 20 metri si era improvvisamente alzata dal nulla, si era rovesciata sul molo, dopodiché tutto era tornato calmo e tranquillo. Campbell si informò dai pescatori delle isole vicine e sentì raccontare storie di onde anomale che avevano inghiottito interi pescherecci, e che spesso si riversavano su quell'isola maledetta, ma di più non riuscì a sapere.



Ma ci sono state altre ipotesi, mai suffragate da fatti. Voci cominciarono a correre, si diceva che la cucina era in realtà tutta in disordine, che il dramma doveva essersi svolto all'interno del faro e non all'esterno e che i tre uomini dovevano essersi uccisi a vicenda, finendo poi in mare in qualche modo. Poi si è accesa anche la fantasia, qualcuno raccontò che un enorme serpente marino, chiamato "krake" avesse la sua dimora sotto di Eilean Moor e che fosse uscito dal mare per divorare i tre guardiani e che avesse distrutto la gru con un colpo di coda mentre tornava nella sua tana. Un'altra storia raccontava che tre bellissime sirene si erano affacciate all'imbarcadero mentre gli uomini erano intenti al loro lavoro e che li avevano portati in fondo al mare con le loro lusinghe. Non è mancato anche chi ha vagliato la possibilità che fossero stati rapiti dagli alieni. Nel 1912 Wilfrid Gibson scrisse anche una poesia dedicata al fatto.

Nel 1971 il faro è stato automatizzato e ora è stato anche elettrificato per mezzo di cellule solari poste sul lato sud della torre, la modernità è arrivata anche in quello sperduto angolo di mare, così non c'è più nessun guardiano a prendersi cura della lanterna, ad accenderla ogni sera.

E il mistero? Non è mai stato risolto e qualunque sia stata la sorte di quei tre uomini ormai sono entrati nella storia e nella leggenda e nessuno li scorderà mai.

RITAGLI DI STORIA

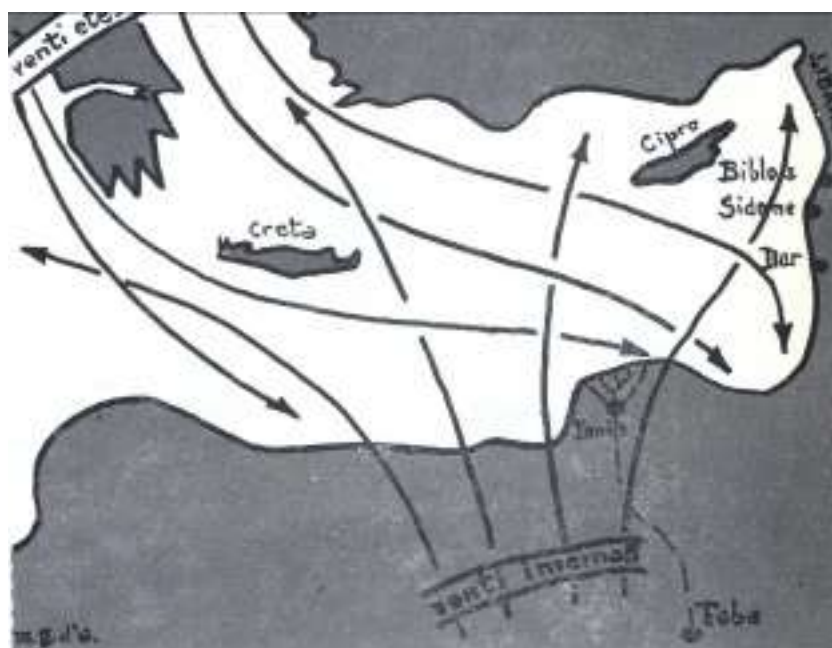
Il fascino irresistibile della storia! Ecco la cronaca appassionante di una avventurosa missione d'affari dall'Egitto alla Siria per concludere l'acquisto di un quantitativo di legno di cedro del Libano necessario per la costruzione di una nuova sacra barca necessaria per la processione sul Nilo della divinità Ammon-Ra. I particolari della spedizione da un papiro, in parte mutilo, risalente al 1100 a.C. redatto dal sacerdote Wenamon che riferisce sulla sua missione sino al porto siriano di Biblos.

(da "Altomare" ott./dic.1965)

UN VIAGGIO D'AFFARI NEL 1100 a.C.

ETESEO

La fertile valle del Nilo, dove cresce il cotone, il grano, il lino ed il papiro, non possiede alberi. Le periodiche inondazioni ed il clima desertico lasciano attecchire soltanto la misera acacia spinosa. Con arte consumata, gli



artigiani egiziani riuscivano a ricavarne delle minuscole tavolette, con le quali si arrangiavano a costruire, non soltanto dei mobili, ma persino delle barche da fiume. E per tenere assieme questi fragili scafi impiegavano un grosso cavo, fissato a prua ed a poppa, ed attorcigliato in modo da creare una tensione che costringeva a contatto le singole assicelle.

Ma bisognava arrendersi all'evidenza: le navi delle altre nazioni, costruite con lunghi tronchi d'albero, con una chiglia, delle ordinate, un dritto di poppa ed una ruota di prora, erano più solide. Così, sin da tempi immemorabili, gli egiziani si rassegnarono ad importare legname da lontani paesi. Carichi ingombranti che difficilmente

potevano essere trasportati per via di terra dalle carovane, e fecero nascere un traffico marittimo dalla costa boscosa più vicina, e cioè dal Libano famoso per i suoi cedri. I meravigliosi cedri, profumati di resina divennero insostituibili per le costruzioni navali, cosicché una iscrizione del 2650 a.C. ricorda che il Faraone Sneffru, già 45 secoli prima del nostro tempo, importava il suo legname attraverso il mare della Siria.

La missione di Wenamon

Le asciutte sabbie del deserto ci hanno conservato un documento che ci fornisce molti dettagli su questo traffico marittimo. E' un papiro, in parte mutilo, che ci offre larghe porzioni di una relazione scritta dal sacerdote Wenamon, circa dell'anno 1100 a.C., per riferire una sua missione commerciale sino al porto siriano di Biblos.

Wenamon si qualifica come "Anziano del Vestibolo della Casa di Ammon-Ra" a Tebe. Come dire un canonico del duomo, od addirittura un prelado di curia, in quanto Ammon-Ra era il più importante degli dei, ed il suo Sommo Sacerdote era considerato in tutto l'Egitto come la suprema autorità religiosa. Doveva essere, certo, un importante personaggio se Herihor, il Sommo Sacerdote, lo presceglie per una difficile missione di fiducia, l'acquisto in Siria del legname necessario a rinnovare la sacra barca nella quale l'idolo di Ammon-Ra, una volta all'anno, veniva portato processionalmente sul Nilo.

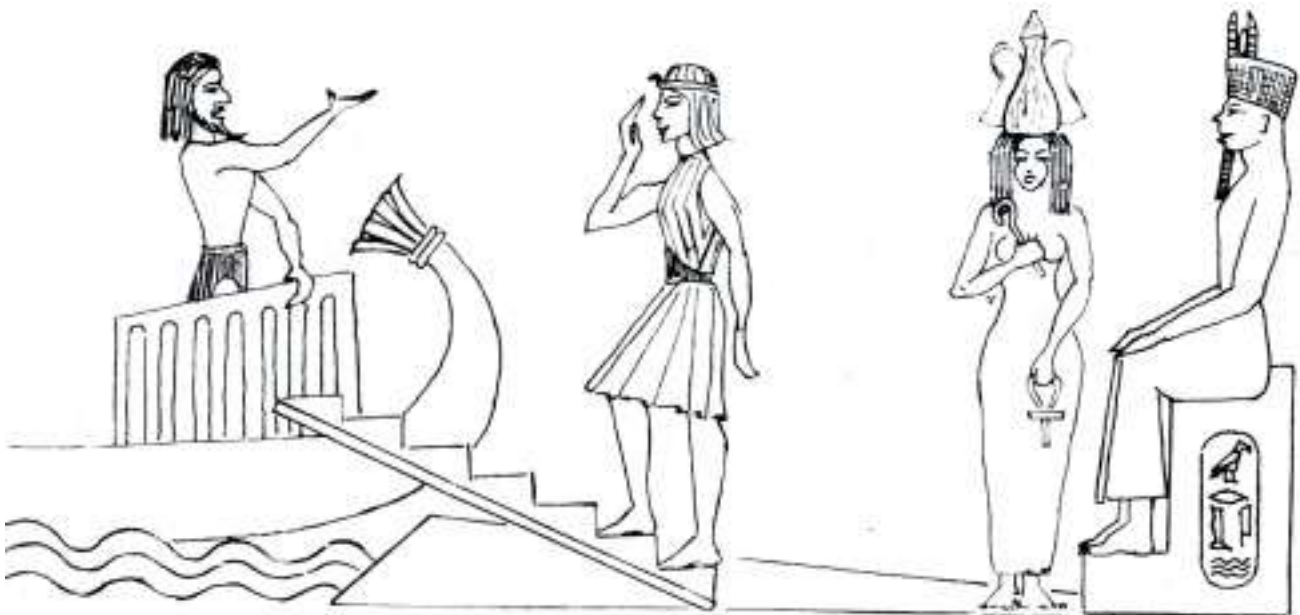
A quei tempi l'Egitto era politicamente diviso, e mentre a Tebe regnava sull'Alto Egitto il Faraone Ramsete XI, i traffici marittimi erano nelle mani dei sovrani del Basso Egitto, Nasubanebdad e sua moglie Tanetamon, i quali risiedevano nella città di Tanis sul Delta. E Wenamon scende in barca il Nilo da Tebe sino a Tanis per sottoporre a

quei principi le sue lettere di accreditamento e di incarico. Viene ricevuto graziosamente, e Nasubanebdad gli procura un passaggio a bordo di una nave diretta in Siria e comandata da Mengebet. Non è precisato se il capitano e la nave fossero di nazionalità egiziana, ma è assai probabile che si trattasse di un armamento indipendente il quale faceva noli e traffici per gli egiziani. Comunque, è chiaro che Wenamon viene raccomandato al capitano come passeggero importante.

Circa alla metà di aprile, dopo quindici giorni dalla sua partenza da Tebe, Wenamon sale sulla nave attraccata ad una sponda del Nilo, vengono sciolti gli ormeggi, e si discende il Delta sino ad entrare nel grande mare della Siria. Il primo scalo è a Dor, poco a sud del Carmelo, dove regna il principe Beder, capo di una tribù di pirati chiamati Tjeker, i quali hanno fatto di quel porto la loro base fortificata. È Beder si affretta a mandare al nuovo arrivato “50 pani, una giara di vino ed un quarto di bue”. Wenamon se ne rallegra, che il vitto a bordo era stato di fichi secchi e pesci affumicati, e trova normale come sacerdote di ricevere delle offerte. Per la verità non si trattava di omaggi, ma della prima parte di un baratto, ed il principe pirata Beder deve essere rimasto deluso ed offeso di non ricevere il previsto ricambio.

Un furto a bordo

Mentre è in porto a Dor, Wenamon viene afflitto dalla prima di una lunga serie di disgrazie: “Un uomo della mia nave, egli racconta, scappò dopo avermi derubato di un vaso d’oro del peso di 5 deben, di quattro vasi d’argento di circa 20 deben e di un sacco contenente 11 deben d’argento, e così in totale 5 deben d’oro e 31 deben d’argento”. Poiché un deben è circa 110 grammi, Wenamon era stato derubato di circa mezzo chilo d’oro e tre chili e mezzo d’argento; un valore dell’ordine di tre quarti di milione delle nostre lire attuali, il che sembra un po’ scarso per l’acquisto di un carico di cedri del Libano da riempirne le stive ed i ponti di alcune navi. Tuttavia, Wenamon rimane spogliato di tutto quanto portava con sé, eccezion fatta di un idolo di Ammon-delle-Strade, speciale patrono dei viaggiatori, che egli aveva ben nascosto a bordo.



Anche se l’ipotesi non viene detta esplicitamente, da quel momento Wenamon agisce come se il furto fosse stato ideato da Beder, re dei Tjeker, con la necessaria complicità di un membro dell’equipaggio. E con tutta probabilità un mezzo spiccio per completare lo sperato baratto rimasto incompiuto.

Perciò Wenamon si affretta a fare le sue proteste a Beder: « Al mattino mi levai, andai alla casa del re e dissi - Sono stato derubato nel tuo porto, e poiché tu sei il re di questa terra, tu devi fare una inchiesta e recuperare per me la mia proprietà», e rendendosi conto che egli non aveva nulla da offrire in cambio, tenta l’implicita intimidazione di una superiore potenza soggiungendo “perché la proprietà è di Ammon-Ra, re degli dei, signore di tutte le terre, e di Nesubanebdad e di Heribor e degli altri Signori dell’Egitto, ed anche di Mekmel, di Waret e di Zakar-Ball il principe di Biblos”. Questi ultimi erano i presunti venditori del legname che ne

avrebbero dovuto incassare il pagamento.

Ma Beder non si scompone. “Eminenza Reverendissima, non mi importa proprio nulla di quanto possa essere importante la tua persona, e non posso accogliere il reclamo che mi sottoponi. Se il ladro fosse salito a bordo della tua nave, e se questo ladro fosse stato uno dei miei sudditi, io ripagherei col mio denaro il tuo denaro, salvo poi vedermela col ladro. Ma il ladro era un membro del tuo equipaggio, e perciò la cosa non mi riguarda. Tuttavia, lasciami qualche giorno perché io possa fare una indagine”.

Wenamom si arrangia

Dopo nove giorni di attesa, Wenamom comincia ad essere impaziente e, convinto che non otterrà mai soddisfazione da Beder, decide di continuare il viaggio. Nel prossimo porto, e cioè a Sidone, Wenamom trova occasione, come dice lui, di “ricuperare” 30 deben d’argento, rapinandoli a mano armata da alcuni Tjeker. Ed annota serenamente ed



accuratamente la circostanza, che a noi appare sorprendente: un reverendo canonico del duomo che mette la spada alla gola di un pirata e gli sottrae tre chili e mezzo d’argento getta una luce particolare sui concetti commerciali della costa siriana.

Era un luogo di fuorilegge, e perciò si doveva impiegare i sistemi del Far-West, quando anche lo “sceriffo” Beder era di combutta con i banditi. Infatti, Wenamom mette la sua coscienza a posto scrivendo “Nella città dei Tjeker fui derubato; ora trattengo il denaro dei Tjeker sin che non mi sarà reso il mio”.

Finalmente Wenamom giunge a Biblos dove regna Zakar-Baal, e dove deve trattare l’affare del legname. Ma appena entrato in porto gli vien notificato di andarsene immediatamente. Per ventinove giorni Wenamom, che si è stabilito a terra, tiene la sua nave ormeggiata alla banchina, ed ogni giorno il capitano di porto gli ingiunge di

andarsene, senza peraltro insistere per espellerlo con la forza. Infatti, Zakar-Baal aveva ricevuto le proteste dei suoi vicini Tjeker - da Sidone e da Dor - i quali gli chiedevano di ritogliere a Wenamom l’argento della sua rapina a mano armata ma il saggio principe di Biblos, pur evitando di mettersi in urto con i violenti pirati che si agitavano nelle sue vicinanze, preferiva lasciare al suo futuro cliente egiziano qualche mezzo per versargli un anticipo al momento delle trattative. Perciò si limitava a fare delle proteste platoniche attraverso il suo capitano di porto, mentre prendeva tempo.

Dopo ventinove giorni, Wenamom si convince che non è possibile trattare l’acquisto dei cedri del Libano, e si rassegna a ripartire senza aver concluso l’affare. Perciò imbarca il proprio segretario ed i bagagli, ma egli stesso rimane ancora a terra, per aspettare l’oscurità della sera, come egli spiega, in modo da poter riportare nascostamente a bordo il suo idolo di Ammon-della-Strada, senza che nessuno lo veda. Probabilmente temeva che i doganieri od i frequentatori della banchina lo avrebbero derubato anche di questo suo preziosissimo bene.

A questo momento si presenta il capitano di porto e gli comunica che Zakar-Baal lo ha convocato in udienza per la mattina seguente. Wenamom, pieno di sospetto, gli dice: “Ma non sei tu quella stessa persona che ogni giorno è venuto a dirmi di andarmene? Non sarà forse che, ora che la nave è sul punto di salpare, voi abbiate combinato questo preteso per separarmi dalla nave, ed avermi poi in vostra balia? E poi, non ricomincerete a dirmi di levarmi dai piedi?”.

Un colloquio di affari

Zakar Baal, per tranquillizzare Wenamom, dà ordine che la nave sia trattenuta in porto sin dopo il colloquio. La convocazione a corte era conseguenza di un episodio clamoroso: mentre Zakar-Baal faceva sacrificio agli dèi, un giovane tra i suoi cortigiani si era d’improvviso contorto in un attacco epilettico gridando “Portate qui il dio! Fate venire il messaggero che lo reca! Ammon è colui che l’ha mandato sin qui dall’Egitto”. Probabilmente il principe di Biblos aveva voglia di trattare la vendita del legname, si era allarmato vedendo che Wenamom stava per salpare definitivamente, ed i giovani cortigiani, si sa, son ben lieti di far cosa gradita al loro sovrano.

Wenamom riferisce in dettaglio il colloquio con Zakar-Baal. “Lo trovai seduto nelle sue sale superiori, con la

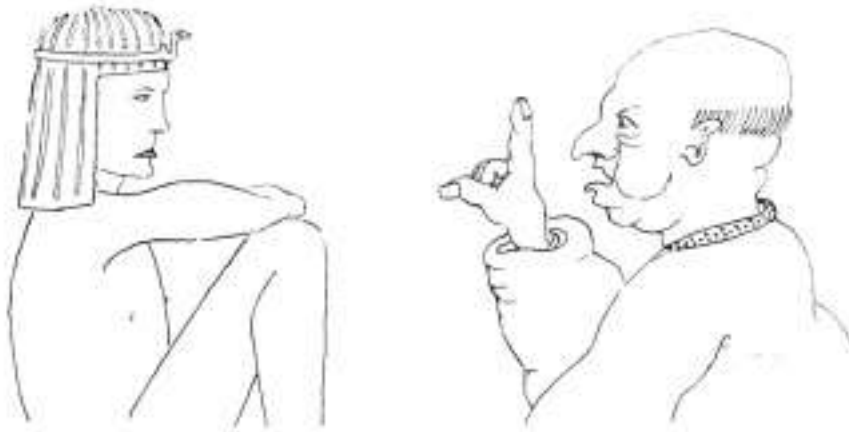
schiena appoggiata alla finestra, dalla quale si vedevano dietro di lui le onde del grande mare della Sira che battevano contro il molo.

Ed io gli dissi - La benedizione di Ammon sia sopra di te - e Zakar-Baal - Da quanto tempo hai lasciato l'Egitto?

- Cinque mesi ed un giorno -. Probabilmente Wenamon avrà data questa risposta con ira dominata a fatica: pel viaggio sarebbero state sufficienti un paio di settimane.

Zakar-Baal riprende - Dove sono le lettere che i sacerdoti di Ammone ti hanno dato, e che tu devi avere con te?

-Le ho date a Nasubenebdad - Come? Non hai con te le lettere? E dove è la nave e l'equipaggio che Nasubenebdad ti ha dato? Non ti ha forse egli consegnato a questo capitano straniero soltanto perché egli ti uccida e ti butti fuoribordo?



L'accenno fa pensare che, durante il colloquio, il capitano di porto fosse stato incaricato di far partire la nave, lasciando a terra il segretario ed i bagagli di Wenamon, in modo che con la partenza della nave scomparisse l'oggetto della cupidigia dei pirati Tjeker. Comunque, l'accenno non piace a Wenamon, il quale si sente preso in trappola, e perciò decide di alzare la voce:

-Cosa ti fa pensare che non fosse una nave egiziana? Nasubenebdad ha soltanto equipaggi egiziani. Egli non impiega equipaggi della Siria.

-Ci sono venti navi, dice Zakar-Baal che si diverte un mondo, solo dell'armamento di questo porto che fanno dei noli per Nasubenebdad. Ed è un fatto conosciuto da tutti che a Sidone, dove anche tu sei stato, ne hanno cinquantache fanno traffico per conto di Werket-El con l'Egitto, e sono ancorate davanti al suo ufficio: - Quest'ultimo era un armatore siriano specializzato per le linee con l'Egitto. E la cosa è talmente vera che Wenamon confessa "dovetti tacere a quel punto critico".

Si discute il contratto

Zakar-Baal riprende - Cosa sei venuto a fare qui? - e dopo tante chiacchiere e declamazioni, si comincia a trattare affari. Wenamon dichiara - Son venuto pel legname della imbarcazione sacra di Ammon-Ra, re degli dei. Tuo padre lo fornì, tuo nonno lo fornì, e così lo fornirai anche tu:

-Certamente che mio padre e mio nonno l'hanno fatto, e se tu sei disposto a pagarmi, lo farò anch'io per te. Come no?! Quando la mia famiglia eseguì i precedenti ordini, il Faraone, che dio lo benedica, mandò sei navi cariche di preziose merci egiziane, le quali vennero deposte nei nostri magazzini. Cosa hai portato tu?

E, tanto perché non restassero equivoci, Zakar-Baal fa recare dal suo segretario i registri, dai quali risulta un totale di 1000 deben sin qui incassato per spedizioni di cedri del Libano in Egitto. Vi erano stati lunghi periodi nei quali il Libano era stato possesso egiziano, ed i Faraoni potevano abbattere i cedri come cosa loro. Ma ora le cose erano ben diverse, ed il principe di Biblos è felice di farlo notare:

-Se i sovrani dell'Egitto fossero i padroni della mia terra, ed io il loro servo, essi non avrebbero avuto necessità di mandarmi della moneta. Ma io non sono il tuo servo, e nemmeno il servo dei tuoi padroni. Io non ho che dire una parola, ed i tronchi di cedro saranno pronti sulla banchina. Ma dove sono le navi per trasportarli? Dove sono i cordami per legarli sul ponte? Davvero questo è un viaggio idiota, che ti hanno fatto fare

-Errore! ribatte Wenamon, questo non è affatto un viaggio a vuoto. Ognuna delle navi sul fiume appartiene ad Ammone, e così si dica del mare e del Libano che tu dici esser tuo. I cedri del Libano crescono soltanto per essere destinati alla sacra barca di Ammone. Ed è lui, Ammon-Ra, che ordinò al Sommo Sacerdote Erihor, mio signore, di inviarmi portando l'oro con me. Ma tu, proprio tu, hai tenuto in attesa questo grande iddio per ventinove giorni — e, dopo aver continuato su questo tono a lungo, conclude:

-Ora fai che venga qui il mio segretario, ed io lo manderò da Nasubenebdad e da Tanetamon, i sovrani che Ammone ha stabiliti sopra il Nord della Terra, ed essi manderanno il denaro necessario.

Io incaricherò il messaggero di dire loro “Anticipatemi la moneta sino al momento nel quale io tornerò nel Sud della Terra, e vi ripagherò sino all’ultimo quattrino”, questo è quanto dissi al principe. O magari quanto ha pensato, dopo al momento di scrivere il rapporto, che sarebbe stato bene di aver detto.

I mezzi di pagamento

Zakar-Baal è subito d’accordo. Egli sa molto bene che Wenamon possiede soltanto i 30 deben d’argento che ha strappato ai Tjeker, ed è disposto a prenderli in anticipo. Perciò può aspettare che il resto del pagamento venga dall’Egitto al ritorno del segretario di Wenamon. Anzi, sulla garanzia dell’anticipo, e per stabilire legalmente anche contro eventuali richieste dei Tjeker che i 30 deben sono ormai suoi, in quanto ha già consegnato un corrispettivo, egli si affretta a radunare a banchina alcuni dei pezzi maggiori, quali la chiglia, la ruota di prora, il dritto di poppa ed altre membrature della barca di Ammon-Ra.

Dopo quarantotto giorni il segretario ritorna, portando con sé il pagamento che si è fatto prestare da Nasubanebdad e Tenatamon, così elencato:

4 giare ed una tazza d’oro

5 giare d’argento

10 vesti regali di lino

10 pezze di tessuto di lino

500 rotoli di papiro da scrivere

500 pelli conciate di bovini

500 rotoli di cordame

20 sacchi di lenticchie

30 cesti di pesce affumicato.

Vi sono inoltre dei regali personali per Wenamon, in certo qual modo la sua percentuale sull’affare, l’antenata dell’eterna “bustarella”, e cioè 5 vestiti del miglior lino,

5 pezze di tessuto di lino, un sacco di lenticchie e cinque cesti di pesce. E’ da supporre che i doni siano stati graditi, Wenamon dopo tanto tempo doveva avere il corredo ridotto a stracci.

“Il principe si rallegrò, annota Wenamon, ed ordinò che trecento uomini con trecento buoi andassero ad abbattere gli alberi”. Otto mesi dopo la partenza dall’Egitto, Wenamon vede finalmente il legname sulla banchina pronto ad essere imbarcato. Tuttavia, Zakar- Baal vuol ancora divertirsi:

—Tu, o Wenamon, sei stato davvero fortunato, ben più degli ambasciatori che erano stati mandati da Kheamennwaset. I miei antenati li trattennero qui per settenni, e morirono qui... Ehi, tu! (ad un suo attendente) fai vedere al signore le tombe.

Ma Wenamon ne aveva abbastanza, e taglia corto:

-Farò erigere in Egitto un monumento di pietra, con incisa su di esso la mia e la tua storia.

-Questo sarà ottima cosa - replica Zakar-Baal.

Sempre nuovi guai

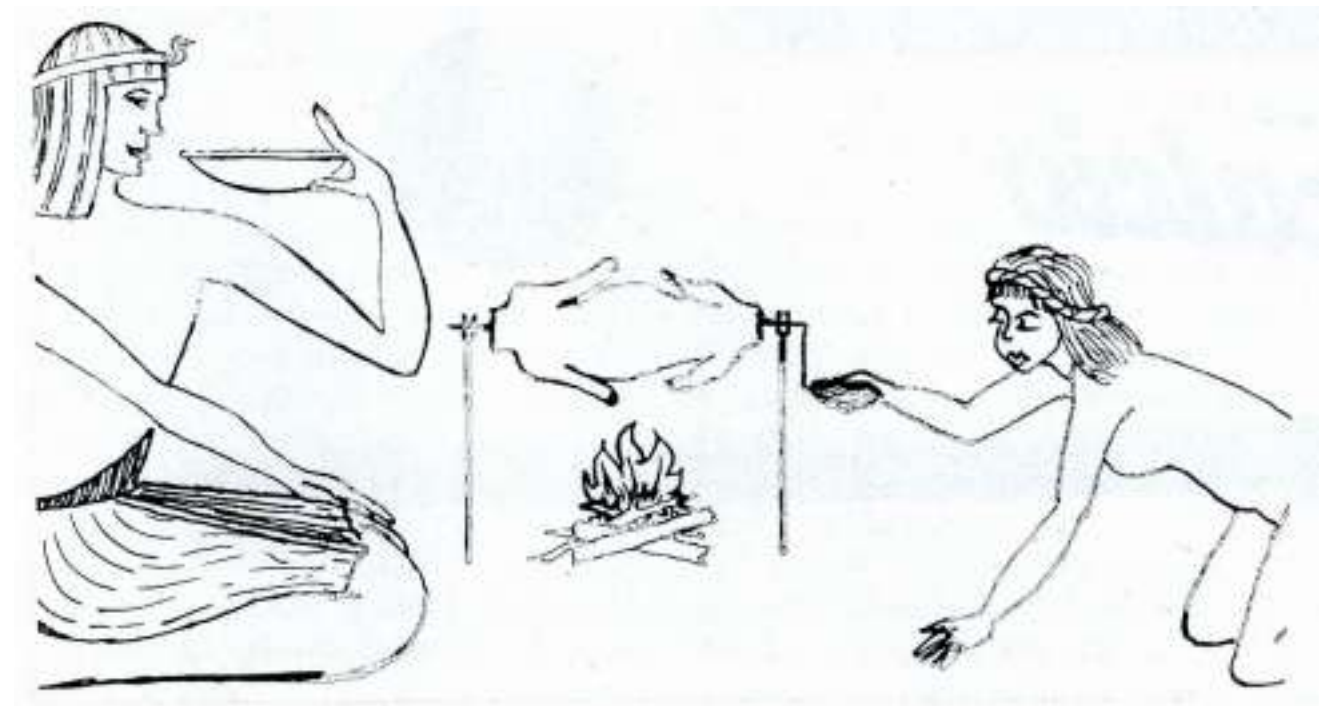
Quando Wenamon, il quale si era assicurato il nolo su delle navi, sta affaccendandosi per sistemare a bordo il carico, giunge d’improvviso in porto una flottiglia di undici navi sottili, ed il loro capo manda a corte una richiesta di arrestare Wenamon, e non lasciar partire alcuna sua nave. Erano i Tjeker, che chiedevano giustizia per i 30 deben a loro sottratti a mano armata a Sidone, e che ora erano nei forzieri di Zakar-Baal.

Questo è veramente troppo, ed il povero sacerdote egiziano si mette a piangere ed urlare tutto il suo dolore sulla banchina, con tali dimostrazioni esteriori che ha presto un folto capannello attorno, e Zakar-Baal non può ignorarlo. Gli manda perciò il proprio segretario ad informarsi.



-Quanto tempo dovrò star qui ancora? - dice Wenamon, e indicando le navi dei Tjeker - Non vedete, quella gente vuol arrestarmi. E si eccita talmente che Za-kar-Baal è costretto a preoccuparsi e, per consolarlo, gli manda un montone grasso, due giare di vino, ed una ballerina egiziana di nome Tanetnot.

E' da supporre che l'Anziano del Vestibolo della Casa di Ammone abbia interrotto le sue geremiadi per assaggiare il vino, e mettere frattanto la ballerina a girare il montone sullo spiedo. Da parte sua Zakar-Baal cerca di calmare i pirati Tjeker, dicendo loro - Io non posso arrestare un messaggero di Ammon-Ra sul mio territorio. Posso però obbligarlo a ripartire, e voi potete prenderlo in caccia fuori dal porto.



Una regata mancata

Wenamon scrive "Egli mi caricò a bordo, e mi fece partire; ed il vento mi condusse alla terra di Alasia". Può sorprendere che le lente navi cariche di legname sin sopra al ponte, potessero sfuggire alla flotta sottile e veloce dei pirati Tjeker. Ma bisogna fare i conti con la stagione.

Come si ricorderà, Wenamon salpa dal Delta del Nilo verso la metà di aprile. Dopo quindici giorni, e cioè ai primi di maggio, fa scalo a Dor, dove viene derubato.

Per nove giorni aspetta che Beder, il principe dei Tjeker, gli renda giustizia, e quindi prosegue la navigazione sino a Sidone, dove si arrangia a recuperare 30 deben d'argento sulla punta della sua spada; siamo così alla metà di maggio quando giunge finalmente a Biblos. Qui il capitano di porto gli fa fare anticamera per ventinove giorni, prima dell'udienza con Zakar-Baal, e siamo alla metà di giugno. Il segretario di Wenamon vien spedito in Egitto a procurare i mezzi di pagamento, e rientra a Biblos dopo quarant'otto giorni, e cioè ai primi di settembre. Quindi trecento uomini e trecento buoi vengono mandati ad abbattere i cedri sul Libano e, dice il papiro, "otto mesi dopo la partenza dall'Egitto" il legname è sulla banchina del porto, ossia siamo a metà dicembre quando si sta per iniziare il carico, e giungono in rada le undici navi dei Tjeker.

Qualche altro giorno sarà preso per consumare le due giare di vino e l'arrosto di montone con la ballerina Tanetnot, mentre Zakar-Baal strologava il tempo per scegliere una giornata di buriana scatenata nella quale far partire Wenamon, con una probabilità sportiva di farcela a seminare le leggere imbarcazioni a remi dei pirati. Insomma, siamo nell'epoca a cavallo tra Natale e Capodanno, nella quale sulla costa della Siria soffia un maledetto vento di mezzogiorno, che ha preso forza galoppando sul mare sin dal deserto libico. È la contropartita invernale del Meltemio che soffia invece d'estate; due venti stagionali simili ai Monsoni che alternano nell'Oceano Indiano.

Supponiamo che Wenamon non fosse molto al corrente di questa situazione meteorologica, e che per tanto nei

giorni che precedevano la sua espulsione dal porto fosse veramente angosciato vedendosi già arretrato e preso d'assalto dai pirati. In questo stato d'animo non si sarà nemmeno accorto che fuori dal molo il mare biancheggiava per le onde che rompevano al largo; e non avrà fatto molto caso se il vento lo allontanava violentemente dall'Egitto spingendolo verso il nord. I suoi sguardi saranno stati ansiosamente rivolti a poppa, per scrutare se i Tjeker si mettevano all'inseguimento.

Ma i Tjeker erano marinai pieni di esperienza, e non avevano nessuna voglia di salpare con quel tempaccio. Forse avranno anche pensato che le ricchezze egiziane ormai erano nei magazzini di Zakar-Baal, che a bordo delle navi di Wenamon c'era soltanto del legname, ingombrante come bottino che non poteva essere venduto sin che si presentava un nuovo cliente, e che, dopotutto, conveniva restare a Biblos, vicino ai forzieri di Zakar-Baal, col quale si poteva tentare di ottenere, a titolo di com-promesso, qualche piccola cosa come risarcimento per non aver troppo disturbato i suoi affari con Ammon-Ra.

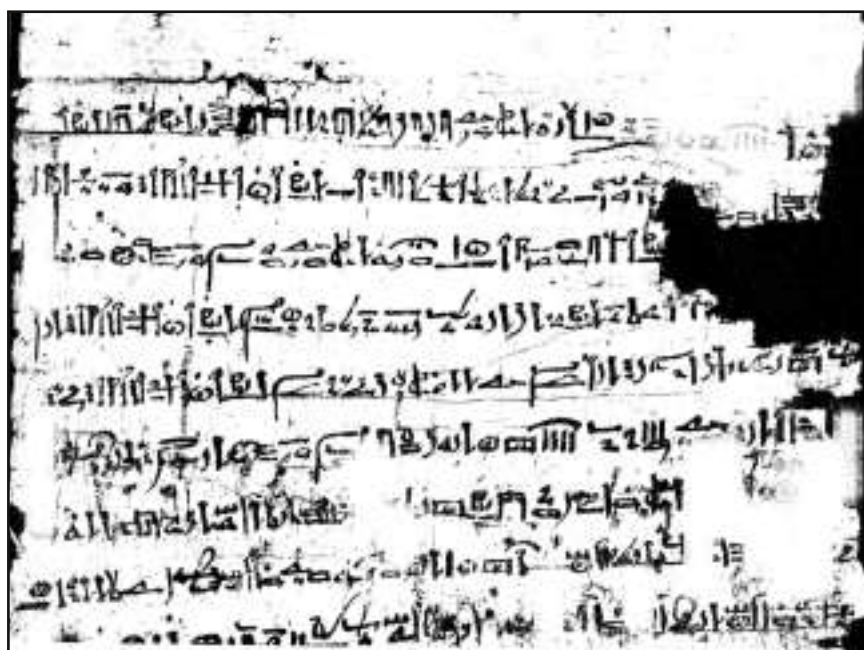
Una regina ospitale

Fatto sta, che Wenamon raggiunge la terra di Alasia, ossia una zona tra Cipro ed il golfo di Alessandretta in Asia Minore, probabilmente il territorio dove ora è Adana. E il vento che lo sbataccia in quella direzione, costituisce la sua migliore difesa contro l'inseguimento dei Tjeker.

Però, quando Wenamon prende terra, gli indigeni lo assalgono minacciando di ucciderlo. Pare che queste popolazioni fossero state tante volte aggredite dai pirati, che desideravano vendicarsi su qualunque nave li accostasse. Questo episodio è forse una delle ultime disgrazie collezionate dal povero egiziano; dopo tante vicissitudini, con i cedri del Libano ormai a bordo, rischia per un pelo di farsi ammazzare.

Alla fine le cose si aggiustano; Wenamon viene spinto dalla folla inferocita ed urlante sino al palazzo della regina. "La trovai, racconta, mentre si recava da una delle sue case per entrare in un'altra. La salutai, e chiesi alle persone che la circondavano se qualcuno parlasse l'egiziano, E qualcuno disse "io lo parlo", ed io a lui "Di alla tua signora . . ." Il discorso qui diventa lungo a causa dei complimenti orientali, ed anche perché Wenamon non si priva di raccontare in dettaglio le sue peripezie, che noi già conosciamo.

La regina frena l'eccitazione dei suoi sudditi, ingiunge loro di non molestare oltre gli stranieri, e quindi si rivolge a Wenamon e graziosamente gli dice "Entra, e passa la notte nel mio palazzo". E su questo invito, che ricorda gli incontri di Ulisse con Circe, con Calipso e Nausica, il papiro cessa bruscamente, perché mutilo nella porzione finale del rotolo. Ma è chiaro che Wenamon - non sappiamo quanto tempo dopo, che d'inverno non si navigava sulle rotte verso il sud, ma si stava a terra sino alla primavera e l'inizio del Meltemio - tornò in Egitto. Altrimenti non avrebbe scritto la relazione della sua missione avventurosa.



Papiro di Wenamun. (Museo Puškin delle belle arti, Mosca)

CARCANO E IL CANOTTAGGIO

Tre anni dopo l'Olimpiade del 1960 a Roma (Napoli per la vela) che furono universalmente riconosciuti come un'organizzazione da prendere ad esempio, a Napoli si svolgono i Giochi del Mediterraneo con la presenza di 13 distinti Paesi. Per l'occasione fu inaugurato lo "Stadio del Remo" a Lago Patria, frazione di Giugliano in Campania, una struttura che ospita tutt'oggi l'attività remiera napoletana.



GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE di MELBOURNE NEL 1956 e OLTRE

SERGIO PEPE

(parte settima settembre-dicembre 1963)

La stagione remiera internazionale 1963 si conclude a Napoli, che ospita i IV Giochi del Mediterraneo. Da Wikipedia si apprende: *La manifestazione venne assegnata all'Italia, dopo aver battuto la candidatura della Grecia, questo anche grazie al parere favorevole proprio del principe ereditario greco Costantino che era rimasto impressionato dall'accoglienza ricevuta quando nel 1960 gareggiò nel Golfo di Napoli nel corso delle Olimpiadi di Roma. Napoli poté così ospitare per la prima volta una grande manifestazione sportiva e per lo sviluppo delle infrastrutture sportive della città partenopea, il CONI e la Cassa per il Mezzogiorno stanziarono rispettivamente un miliardo e mezzo di lire. Parteciparono alla competizione 1.057 atleti provenienti da 13 distinti Paesi. Non poterono partecipare: l'Albania, perché non regolarizzò nei tempi stabiliti la propria iscrizione, e l'Algeria, poiché priva di comitato olimpico. La Libia rinunciò. Israele non venne invitata, in virtù del boicottaggio di alcuni Paesi arabi, fedeli alla linea anti-sionista del generale Gamal Abd el-Nasser. Il mancato invito d'Israele, oltre alle polemiche politiche, scatenò diverse reazioni da parte di alcune Federazioni sportive, poiché venne ritenuto contrario allo spirito olimpico. Le federazioni dell'atletica pesante minacciarono di non inviare i loro atleti. La Federazione Internazionale dell'Atletica Leggera ritirò il riconoscimento dell'ufficialità alla manifestazione. Per ovviare al problema si giunse ad un compromesso: le competizioni di atletica leggera furono inserite nel programma dei Giochi sotto la forma di Meeting Internazionale, ed agli atleti vennero assegnate medaglie con dizione distinta da quelle assegnate agli sportivi delle altre discipline. Per l'occasione furono edificati il Palazzetto dello sport Mario Argento e la Piscina Felice Scandone. Tre stadi cittadini furono oggetto di ristrutturazione: lo Stadio San Paolo, lo Stadio della Liberazione, che venne rinominato dedicandolo al giornalista Arturo Collana, e l'Alberico Albricci.*

La cerimonia d'apertura venne ideata da Magliano Galante, che si era già occupato di organizzare la cerimonia dei Giochi olimpici estivi di Roma 1960. Si svolse il 21 settembre 1963, dalle 17,30, presso lo Stadio San Paolo, alla presenza del Presidente della Repubblica Italiana Antonio Segni. Sulle tribune furono presenti circa 50.000 spettatori. Suonarono tre bande militari e il coro del Teatro San Carlo. Per la prima volta venne eseguito l'inno dei Giochi scritto da Michele Galdieri e musicato da Gino Conte. Durante la cerimonia sfilarono le tredici delegazioni nazionali, precedute da tre ragazze con vessillo rappresentante un Mediterraneo blu su sfondo bianco e dei cartelli rievocanti le precedenti edizioni dei Giochi (Alessandria d'Egitto 1951, Barcellona 1955 e Beirut 1959). Dopo la sfilata degli atleti, su un podio lesse un discorso il Sindaco di Napoli e il Presidente del Comitato Internazionale dei Giochi. Il Presidente Antonio Segni dichiarò poi aperta la manifestazione. Si svolse quindi la cerimonia dell'acqua: le anfore contenenti le acque raccolte presso le sponde di ciascuno dei tredici Paesi partecipanti vennero versate dagli atleti in una grande vasca. Ad ogni anfora rovesciata nella vasca, prese vita uno zampillo in una fontana illuminata, posizionata in cima alla tribuna. I tredici zampilli rappresentarono idealmente ognuna delle delegazioni. I tredici portabandiera si radunarono attorno al podio, sul quale salì l'alfiere italiano Fritz Dennerlein che lesse il giuramento: "A nome di tutti i concorrenti, giuro che parteciperemo ai Quarti Giochi del

Mediterraneo con spirito leale e cavalleresco ed animati dai più profondi sentimenti di fraternità per una sempre maggiore esaltazione dello sport e dei vincoli che da secoli uniscono i nostri Paesi.” La cerimonia inaugurale è qui visibile: <https://www.youtube.com/watch?v=gRNYlbcgm5s>

Le gare di canottaggio si svolgono al Lago di Patria il 26 settembre, dove l'antecedente 12 era stato inaugurato lo "Stadio del Remo" con la caratteristica Torre d'Arrivo (foto 1 e 2). Il benemerito Archivio Fotografico Riccardo Carbone Onlus consente di vedere on line, il relativo servizio fotografico, tramite il sito <https://www.archiviofotograficocarbone.it> e qui pubblichiamo una selezione.



Foto 1.



Foto 2.

Da *Il Mattino* del 13 settembre 1963 apprendiamo che alla cerimonia d'inaugurazione interviene la Giunta Esecutiva del C.O.N.I. con il Presidente avv. Giulio Onesti, mentre la F.I.C. è rappresentata dal Vicepresidente rag. Pietro De Gregori. L'impianto è benedetto da Monsignor Michele Capano, delegato dal Cardinale Alfonso Castaldo, ed è stato realizzato con l'impiego di 3100 giornate lavorative su progetto dell'ing. Francesco Spirito,

mentre il campo di regata è allestito dal cav. Fortunato Capobianco.

Nella **foto 3** l'ing. Spirito e il rag. De Gregorio si stringono la mano; nella **foto 4** al centro l'avv. Giulio Onesti e Monsignor Michele Capano.



Foto 3.



Foto 4.

Nel pomeriggio del 26 settembre hanno inizio le regate (**foto 5**) e l'Italia si presenta in tutte e sette le specialità, con equipaggi selezionati alle regate svolte a Sabaudia il 1° settembre.



Foto 5.

ecco i risultati degli azzurri e le foto di riccardo carbone.

Oro - quattro senza Fulvio Balatti, Luciano Sghelz, Romano Sghelz, Giovanni Zucchini del G.S. Moto Guzzi. (foto 6 e 7).



Foto 6.



Foto 7.

Oro - Due senza Paolo Mosetti, Mario Petri, già della Soc. Ginnastica Triestina e dal 1963 del G.S. Ignis (*foto 8*)



Foto 8.

Argento - Singolo Giuseppe Girone della C.C. Esperia (*foto 9*)



Foto 9.

Argento - Doppio Stefano Martinoli, Armido Torri S.C. Varese/S.C. Canottieri Lecco (*foto 10*)



Foto 10.

Argento - Quattro con Giuseppe Galante, Pietro Polti, Emilio Trivini, Giulio, Vanoli, Mario Gottifredi (tim.) della S.C. Falck, ma non vi sono foto.

Bronzo - Due con Gaetano Cuccurullo, Claudio Tricarico, Guido Marra (tim.) del C.N. Posillipo (**foto 11**)



Foto 11.

E l'otto chi l'ha vinto? La Francia, in maniera agevole e con un pezzettino di Moto Guzzi: ha adottato il sistema Carcano (**foto 12 e 13**).



Foto 12.



Foto 13.

E l'Italia? L'otto è composto da Renato Bosatta (S.C. Falck), Luigi Zanotta (S.C. Falck), Giampiero Gilardi (G.S. Moto Guzzi), Pier Paolo Polti (G.S. Moto Guzzi), Giacomo Colonna (C.C. Lario), Andrea De Giorgi (S.C. Falck), Giancarlo Bertera (S.C. Falck), Pietro Pozzi (G.S. Moto Guzzi), tim. Ivo Stefanoni (devo scrivere G.S. Moto Guzzi?). Il risultato? quarti, dietro la R.A.U, Bronzo e la Jugoslavia, Argento. Tra la Francia e il nostro otto ci sono ben 20 secondi di differenza. Amen!

*

LAGO PATRIA, LO "STADIO DEL REMO".





Le regate di una volta? Avvincenti, spettacolari, romantiche, . . . ma anche avventurose! Stiamo lavorando per sistemare l'ultima donazione di Carlo Rolandi con album fotografici, filmati, video cassette, documenti, coppe . . . un patrimonio che testimonia la sua vita di atleta, dirigente e giudice internazionale in giro per il Mondo. Il seguente articolo, un suo ritaglio di giornale quotidiano, descrive il Campionato Italiano della Classe Star che si svolse a Livorno nel 1963, titolo non assegnato per mancanza del minimo di prove previste.

CON I PESCECANI NEL CAMPO DI GARA DRAMMATICO IL CAMPIONATO NAZIONALE "STAR"

ANTONIO FULVI

"Caprice II" in testa alla classifica si ritira dopo una manovra pericolosa - Cavalleresca decisione di Carlo Rolandi - Forte libeccio e mare in progressivo aumento - Disalberamento e avarie al timone per le condizioni del tempo.

Il favorito Rolandi, primo in classifica generale dopo la seconda prova di campionato, si è ritirato ieri, con decisione da consumato sportman, nella terza prova, per una manovra pericolosa nei confronti di un concorrente. Cosentino è così passato in testa, alla classifica!

Volevano il vento, ai campionati nazionali classe "Star" e ieri l'hanno avuto. Un libeccio teso che progressivamente è montato fino a raggiungere alle 13 i 57 chilometri all'ora girando poi fra il terzo e quarto quadrante a ponente sui 25 chilometri con previsioni di burrasca.

Per recuperare le due prove perdute nei giorni scorsi la giuria ieri ha tentato di tutto e ha dato il via egualmente.



I-4626 "Caprice" e I-4382 "Bambi" in attesa del vento.

La prima prova, iniziata alle 11 circa, si è svolta con mare forza tre, vento teso e frangenti nelle zone più battute. Le boe di segnalazione scomparivano nel cavo delle onde e violenti piovaschi rendevano per circa un'ora a intermittenza quasi nulla la visibilità.

Per di più la diesel incaricata di dar fondo alla boa più al largo, ha dovuto desistere perché rischiava di affondare e subito dopo il segnale di boa è stato lo stesso rimorchiatore della giuria a recarsi sul punto segnalato per costituire boa.

Parecchi equipaggi si sono trovati in grandi difficoltà, oltre che per il mare e per il vento, proprio per questa sostituzione all'ultimo minuto che ha costretto a correggere più di una rotta non appena comprese le intenzioni della nave.

È stata una regata pesante quasi priva di spunti stilistici, ma bellissima come prova di marinità degli scafi e di esperienza degli uomini. A creare l'atmosfera ha contribuito anche l'avvistamento di un pescecane in zona che si è mantenuto sempre sotto bordo delle "Star"; l'ingegnere Fungoli, timoniere di *Annalia* ha deciso di ritirarsi alle 14 durante la terza prova dopo aver duramente urtato lo scafo contro un corpo sommerso che il suo prodiero ha identificato nello squalo. E alla spiacevole compagnia hanno pensato con leggero disagio anche Giovanni Porro e Gianni Lillia, timoniere e manovratore della *Arlù IV* che, disalberata alle 14 ha atteso per oltre due ore soccorso dall'apposito mezzo con il costante pericolo di affondamento.

La prova è stata vinta dal bravissimo Rolandi, al timone di *Caprice* seconda, dopo un percorso olimpionico, preso tutto al lasco con un solo breve tratto tentato a bolina larga, nel quale l'ottima imbarcazione ha rischiato più volte di fare scuffia. Ritirata per il mare e per il vento, ormai al margine di resistenza delle Star, l'imbarcazione *Aldebaran* per danni al boma, *Arlù IV* per la rottura dell'albero e alle 13.50 *Chatterogne* col timone danneggiato da un colpo di mare.

La terza prova, seconda della giornata, si è svolta con ponente teso, mare in aumento, decisi frangenti sulla cresta dei marosi. Impossibile anche solo tentare la bolina stretta. E' stata la classica regata da rimanere a galla: tutto al lasco, qualche tratto al traverso. Nell'ultima parte della prova c'è stata la magnifica esibizione del gruppetto delle Star in testa che hanno preso il ponente ormai scatenato a fil di ruota, lanciandosi a quindici nodi in una spettacolare e pericolosa corsa fino all'ultimo traguardo, tutta la prora immersa e velatura dura come l'acciaio.



Carlo Rolandi rientra all'ormeggio dopo il ritiro.

Sulla boa di arrivo nella virata finale, Carlo Rolandi è stato superato dalla **Posillipo IV** di Cosentino avvantaggiata da due frangenti in successione; **Caprice II** a sua volta in una virata strettissima sulla boa ha riguadagnato il primo posto ma per la violenza del vento si è trovata in rotta di collisione con **Posillipo IV** e le ha tagliato la rotta scapolando l'urto di pochi centimetri.

Con gesto cavalleresco e sportivo Carlo Rolandi già potenzialmente vincitore della prova e con questa, dell'intero campionato, ha messo prora a terra ritirandosi.

Il ritiro di Rolandi ha spalancato la strada della vittoria al battagliero Cosentino che ha vinto la prova con dieci secondi di vantaggio su **Nortada**.

Stamani si svolgerà l'ultima delle quattro prove del campionato. Alla quinta si è rinunciato per il tempo: il libeccio comunque era rinforzato talmente ieri sera che è stato deciso l'alaggio delle imbarcazioni per timore di danni. Si nutrono grosse preoccupazioni sulla possibilità di effettuare la prova odierna se il vento non calerà.

Questo l'ordine d'arrivo della seconda prova:

1°. **Caprice II** (Rolandi) in 1.38'; 2°. **Umberta V** (Croce) 1.38'38"; 3°. **Posillipo IV** (Cosentino) 1.39'; 4°. **Nortada** (Cavallo) 1'39"15"; 5°. **Mabe II** (Bandoni) 1.42'50"; 6°. **Basilisco** (de Denaro) 1.43'25"; 7°. **Andreola I** (Vatteroni) 1.44'20"; 8°. **Topazio** (Coccoloni) 1.45'10"; 9°. **Maramao VI** (Fracchi) 1.45'12"; 10°. **Désiré IV** (Marino) 1.45'29"; 11°. **Alamar** (Romanello) 1.45'50"; 12°. **Annalia** (Fungoli) 1.46'50"; 13°. **Bambi** (Barbieri) 1.47'10"; 14°. **Alcor** (Milella) 1.47'30"; 15°. **Tornado II** (Arditi) 1.47'50"; 16°. **Baciccin** (Gagnoli) 1.48'20"; 17°. **Nuvola Rossa IV** (Salata) 1.49'30"; 18°. **Bisca** (Gherardini) 1.49'50"; 19°. **Merope II** (Pagliuca) 1.51'58"; 20°. **Giosi II** (Bolacci) 1.52'30'.

Ecco l'ordine d'arrivo della terza prova:

1°. **Posillipo IV** (Cosentino: in 1.49'35"; 2°. **Nortada** (Cavallo) 1.49'45"; 3°. **Basilisco** (de Denaro) 1.50'40"; 4°. **Umberta V** (Croce) 1.50'50"; 5°. **Désiré IV** (Marino) 1.51'55"; 6°. **Topazio** (Coccoloni) 1.35'10"; 7°. **Baciccin** (Gagnoli) 1.54'38"; 8°. **Alamar** (Romanello) 1.34'42"; 9°. **Maramao VI** (Fracchi) 1.55'15"; 10°. **Alcor** (Milella) 1.55'55"; 11°. **Bambi** (Barbieri) 1.59'14"; 12°. **Andriola** (Vatteroni) 1.59'52"; 13°. **Merope II** (Pagliuca) 2.8'30"; Ritirati: **Aldebaran** (Bottiglieri); **Arlù IV** (Porro); **Chatterogne** (Lagomarsini); (Arditi); **Annalia** (Fungoli); **Giosi II** (Polacci); **Mabe II** (Bandoni); **Bisca** (Gherardini); **Caprice II** (Rolandi); **Nuvola Rossa IV** (Salata).

Ecco il punteggio alla fine della terza prova nell'ordine: **Posillipo IV** (Cosentino-Florenzano) punti 66; **Nortada** (Cavallo-Fania) p.65; **Umberta V** (Croce-Saidelli) e **Basilisco** (de Denaro-Cherici) a pari merito 57; **Topazio** (Coccoloni. Moffa) p.53; **Andriola I** (Vatteroni-Lena) p.50; **Désiré IV** (Marino- Capolino) p.49; **Alamar** (Romanello-Francesconi) p.42; **Maramao VI** (Pracchi-Bottini) e **Baciccin** (Gagnoli-Ales) a pari merito 39; **Alcor** (Milella-Comunale) p.35; **Bambi** (Barbieri-Raffaelli) p. 25; **Merope II** (Pagliuca-Savini) p.25.



Premiazione da sinistra): Michele Florenzano, Nino Cosentino, Gigi Saidelli, Carlo Rolandi, Camillo Gargano, Fofo Marino.

Le foto raccontano.

Nico Reggio, caro amico assiduo lettore e sostenitore del Notiziario, ci invia da Genova una significativa foto con relativa didascalia.



**OMAGGIO ALLA SOLIDA RAZZA TRIESTINA
MARINA REGGIO de MANINCOR e LUIGI SAIDELLI, zia e nipote,
97 e quasi 82 anni fanno 180 anni in due!**

Marina de Manincor, triestina, sorella di Gigi Medaglia d'Oro ai Giochi Olimpici di Kiel del 1936 sull'8 Metri S.I. "Italia", ha sposato il genovese Pierino Reggio e Nico è uno dei loro quattro figli.

La Vela in casa Reggio è una *malattia* ereditaria e tre generazioni ne sono state colpite.

Il nonno di Nico, Emilio Nicolò Reggio, in equipaggio con il figlio Pierino (timoniere) ha vinto 4 titoli italiani della classe Snipe (1937/8/9 e 1948), ed è stato un pioniere e dirigente della vela ligure sin dagli inizi.

Lo zio di Nico, Giovanni Leone Reggio è stato olimpico nel 1928 ad Amsterdam al timone del 6 m *Twins II* (I-39), 11° e Medaglia d'Oro a Kiel nel 1936 al timone di *Italia*. Definito "principe degli skipper dilettanti in Liguria" ha vinto molte regate internazionali in Italia e in Costa Azzurra.

Pierino Reggio, due volte olimpico, ad Helsinki 1952 in equipaggio su *Ciocca II* (I-64) 8° classe 6 m. S.I. e a Napoli 1960 timoniere classe 5,5 S.I. *Voloira* (I-27), 11°, ha vinto 6 titoli italiani assoluti nella Classe Snipe, due titoli italiani assoluti nella classe Dinghy 12', la "Coppa Italia" 1960 e tante regate RORC e IOR d'altura.

Nico Reggio, figlio di Pierino e Marina, ingegnere navale e marittimo, passato da velista notevole culminato con la partecipazione all'America Cup come randista nell'equipaggio di Azzurra nel 1983. E' stato presidente dello Yacht Club Italiano per il quadriennio 2017-2020.

Luigi Saidelli, cugino di Nico Reggio, nato a Trieste, è figlio di una sorella di Marina de Manincor, velista, nella classe Star in equipaggio con Gigi Croce è stato: Olimpico a Tokio 1964, Campione Europeo 1963 e Campione Italiano 1970.



Nuovo equipaggio al timone dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca, storica e benemerita AIVE, fondata nel 1982 che tanto si è prodigata nei suoi primi quarant'anni di vita (1982-2022) per preservare e valorizzare il patrimonio costituito dagli yacht d'epoca: varati prima del 1950, e classic: varati fino al 1975. (www.aive-yachts.it)

Giancarlo Lodigiani è il nuovo Presidente, armatore di Voscia, yawl bermudiano di 40 piedi, progetto S. & S., costruzione Sangermani nel 1959, lunga militanza in AIVE, socio dello Yacht Club Italiano della cui squadra agonistica ha fatto parte da ragazzo. Lodigiani subentra a Pier Maria Giusteschi Conti nominato Presidente Onorario.

Luigi Gigi Rolandi è il nuovo Segretario Generale, napoletano, velista, campione italiano Classe Tempest, figlio di Carlo Rolandi storico Presidente FIV, olimpico, pluricampione della Classe Star e fondatore del "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN".

Gli altri eletti del rinnovato Consiglio Direttivo, in carica per il quadriennio 2022-2026, sono: capitano di vascello Giuseppe Cannata, Giulio Augusto Baldi, Roberta Talamoni, Gianni Fernandes, Fabio Mangione, Roberto Olivieri e Nicolò De Manzini.

Giancarlo e Gigi da sempre vicini a CSTN.

AIVE e CSTN mai vicini come ora!

Buon lavoro AIVE.





Il panfilo goletta "Wyvern" passa sotto il ponte sospeso di Clifton. Dipinto di Nicholas Matthens Condy pittore marittimo inglese (1816-1851).