



Notiziario CSTN

GENNAIO 2022
N° 113



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° 113

NOTIZIARIO ON-LINE

Gennaio 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|----------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La tonnara di Camogli..... | pag. 27 |
| • I porti del Regno di Napoli: Molfetta | pag. 2 | • I successi di Straulino | pag. 27 |
| • La vela in Italia (parte VIII) | pag. 7 | • Carcano e il canottaggio | pag. 32 |
| • Passato e presente | pag. 15 | • Libri in vetrina | pag. 38 |
| • La battaglia di Trafalgar (I pate) | pag. 22 | • Copertina finale..... | pag. 39 |

EDITORIALE

Con questo numero di Gennaio 2022 il "Notiziario CSTN" entra nel suo undicesimo anno di vita con alle spalle 112 numeri mensili e tre supplementi compreso quello appena inviato per gli auguri per le Feste 2021/2022 che è stato particolarmente ben accolto da molti lettori che ci hanno manifestato il loro gradimento. Iniziamo un nuovo anno con particolare entusiasmo e tante iniziative che ci attendono. Stiamo sistemando i 198 nuovi libri che abbiamo acquistato nelle Librerie napoletane con il contributo di 4602,44 € che il Ministero della Cultura ha assegnato al CSTN tramite la Presidenza Nazionale LNI che, con in testa il Direttore Generale Amm. Gabriele Botrugno, ci ha costantemente assistito in tutto l'iter procedurale. Con la speranza che il Covid-19 ci lasci lavorare serenamente, auguriamo a tutti i nostri lettori un Nuovo Felice Anno 2022.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "La marina di Cassano a Piano di Sorrento e i suoi pescatori."

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

RITAGLI DI STORIA

Bentornato ad Antonio Formicola con la sua straordinaria ricostruzione storica dei principali porti del Regno delle Due Sicilie. Greci prima e Romani dopo hanno lasciato vestigia della loro presenza sul territorio di Molfetta. La sua caratteristica di città di mare ha visto i Borbone impegnati a rendere sicuro e praticabile il suo porto per le accresciute attività commerciali ed in seguito anche la fiorente attività della pesca. Il faro del porto, "ufficialmente acceso il 1° gennaio 1857, divenne il primo a sorgere in un porto dell'Adriatico".



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI MOLFETTA

ANTONIO FORMICOLA

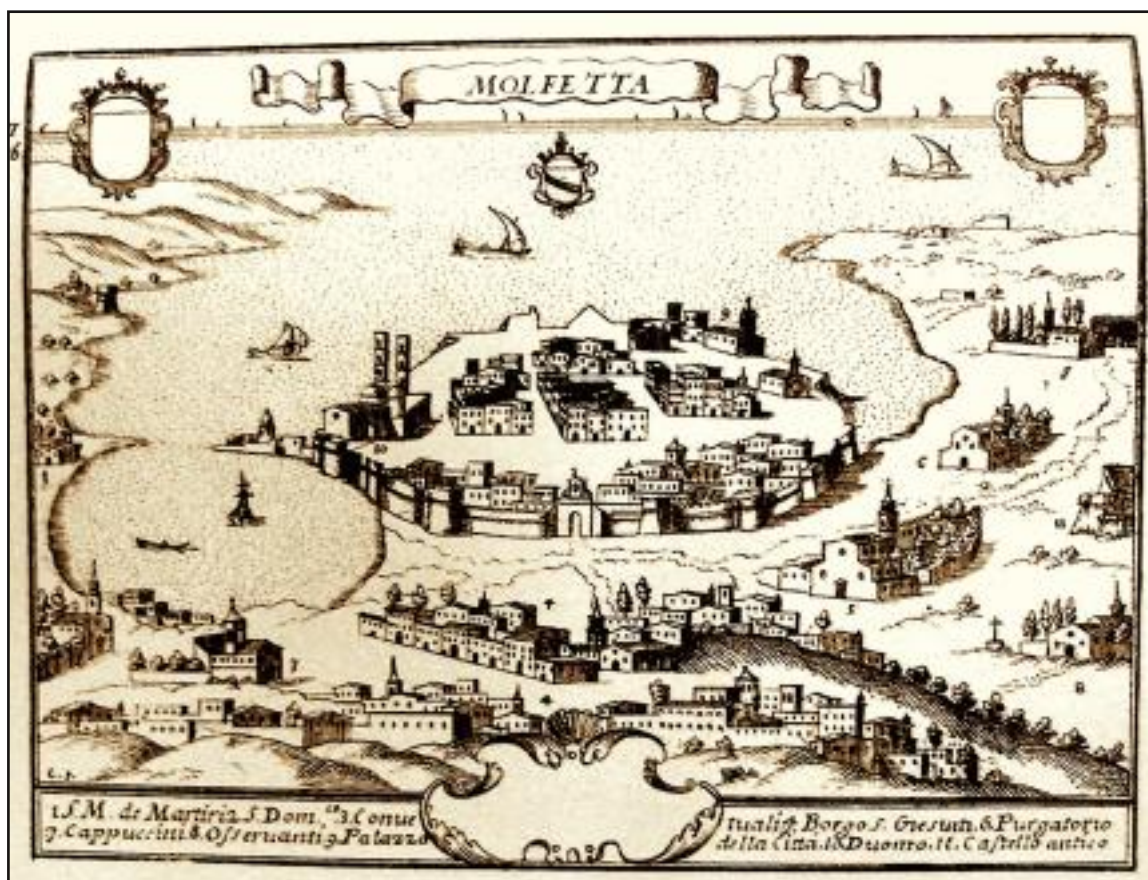
Fin da antico tempo i molfettesi trasportavano, con le loro imbarcazioni, olio, mandorle e altri prodotti delle loro campagne in tutti i porti dell'alto Adriatico. I primi siti portuali di Molfetta furono le località denominate la Cala dei Pali e la Cala di San Giacomo (epoca medievale), entrambe situate, vicino alla città, in prossimità del Santuario dedicato a Santa Maria dei Martiri.

Intorno al 1550, per dare ai naviganti un riparo più sicuro dal mare in tempesta, Carlo V autorizzò dei lavori di ampliamento e riparazione ad un vecchio molo, già restaurato nel 1494 (1), situato in prossimità del Duomo di S. Corrado. Per sostenerne i costi di ampliamento e manutenzione della struttura fu prevista l'imposizione di un tributo per tutte quelle imbarcazioni che vi sarebbero approdate. Successivamente, con l'intenzione di proteggere meglio i navigli, questo braccio di molo fu ulteriormente ampliato e rinforzato. Nonostante ciò la struttura risultava ancora troppo inadeguata, per la protezione dei bastimenti in sosta, dai venti di Tramontana e di Greco-Levante.



Particolare di una pianta di Molfetta del 1586 dalla quale si rileva, al n. 4, il molo quattrocentesco (molo vecchio) con i successivi prolungamenti praticati dopo il 1550. Anonimo, Roma, Biblioteca Angelica.

Come già sappiamo, nel corso del XVII secolo la politica restrittiva spagnola, sui commerci marittimi, portò alla chiusura al traffico di numerosi porti del Vicereame, tra cui anche quello di Molfetta che faceva parte dei cinque approdi esistenti in Terra di Bari (Barletta, Bisceglie, Bari e Monopoli).



Veduta di Molfetta. Sulla sinistra è visibile l'insenatura denominata Cala di S. Giacomo utilizzata come porto nel medioevo. G.B. Pacichelli, incisione, 1703.

Con l'arrivo dei Borbone ripresero i commerci e anche Molfetta incrementò quello del vino e dell'olio di oliva con le città di Venezia, Ferrara e Trieste. Rimaneva comunque il problema della mancanza di un adeguato porto. Pertanto il Consiglio decurionale dell'Università di Molfetta si fece promotore di un progetto per la costruzione di un nuovo tratto di molo sfruttando uno scoglio preesistente chiamato "il Trave".

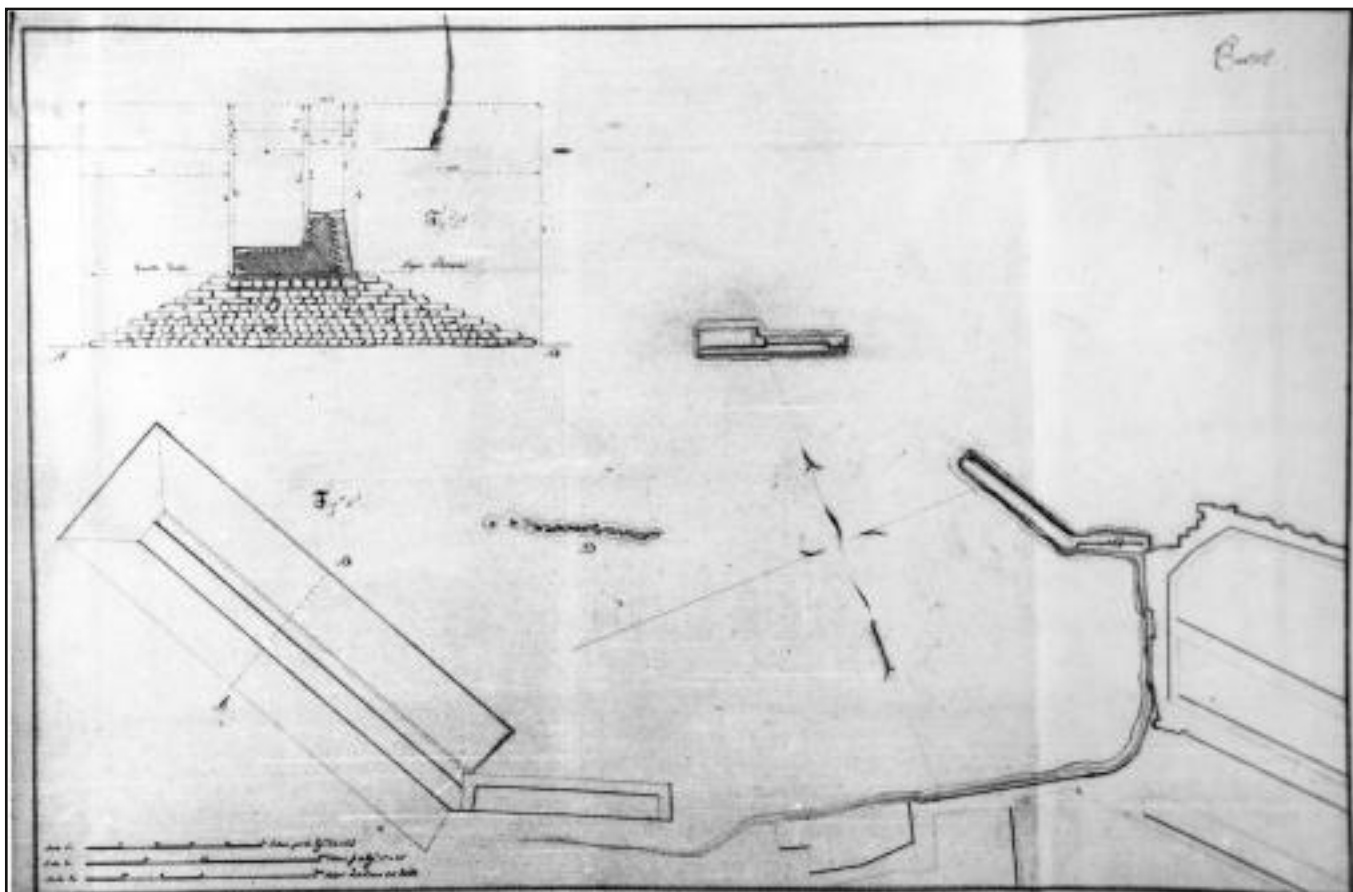
Nel consesso decurionale del 14 marzo del 1769 il primo cittadino così si espresse sull'argomento: *".... per l'abondanza negoziazione, che vi si fa, tiene un Porto che per essere predominato dalla tramontana si rende poco buon sicuro per li Bastimenti e cittadini e forestieri che vi si vengono (...), avendo pertanto lo stesso nostro Porto, un dono di natura, qual si è quello dello scoglio naturale chiamato il Trave che a fior d'acqua, per l'estensione e latitudine di circa mille palmi ed al rimbetto del vecchio molo che esiste."* (2)

Redatto il progetto fu costituita una "Deputazione" e da questa fu stilata una perizia sugli interventi previsti con i relativi costi. Tale perizia venne poi inviata alla Sacra Regia Udienza di Trani che a sua volta doveva trasmetterla al Re.

Solo nel 1772 Ferdinando IV prese visione del progetto e della relazione partecipandola all'ing. Buonpiede. Probabilmente quest'ultimo non trovò il progetto adeguato perchè nel 1773 la Deputazione approntò ed inviò a Napoli una nuova documentazione, ma il progetto non ebbe seguito. (3)

Nel 1824, a seguito delle continue richieste della marineria locale, il Comune di Molfetta commissionò al Capitano Francesco Sponsilli, ingegnere del Corpo del Genio Idraulico, il progetto di un porto. Effettuati i dovuti sopralluoghi, nella rada antistante l'antico Seminario, lo Sponsilli approntò un progetto che prevedeva la costruzione di due moli che avrebbero protetto i navigli dai venti dominanti. La struttura più esterna era costituita da un molo isolato, lungo 380 palmi, basato sullo scoglio detto "la Chianca", dove era prevista la

sistemazione di un faro e del Lazzeretto. L'altra struttura andava a prolungare il vecchio molo preesistente di 310 palmi. Il costo previsto, per la realizzazione delle opere, era di 32.000 Ducati. (4)



Il progetto per il nuovo porto di Molfetta, delineato dal Capitano del Genio G. Sponsilli nel 1824, che non trovò attuazione. A.S.NA. Direz. Gen. Ponti e Strade, I ser., 792.

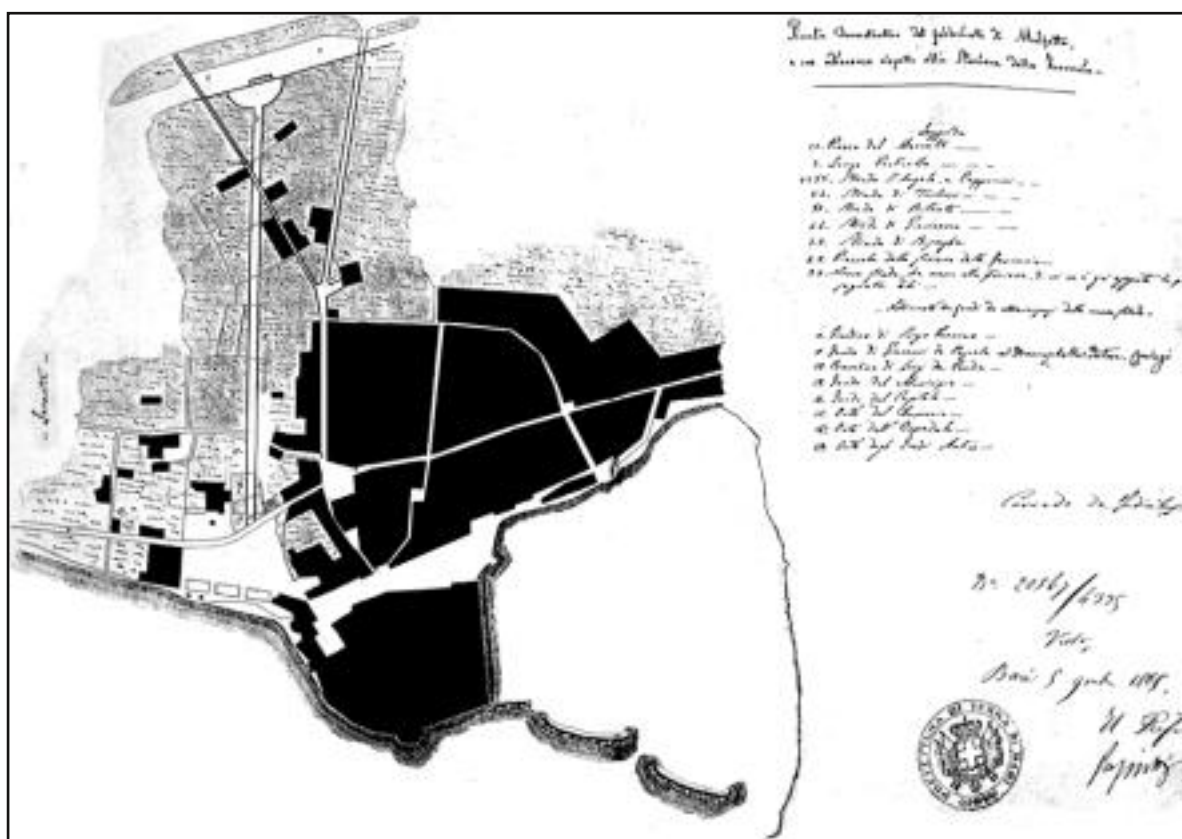
Il progetto dello Sponsilli fu ripreso, nell'anno successivo, dal Capitano del Genio Gabriele de Tommaso il quale lo modificò di sana pianta portando il preventivo di spesa a Ducati 55mila. Solo nel 1841 Ferdinando II ne approvò l'esecuzione affidando la direzione delle opere all'ingegnere Sergio Pansini. Emanati i bandi si riuscì a stipulare l'appalto con la ditta Correale, Ferro e Ferrillo dopo più di due anni, ovvero il 26 dicembre del 1843 con il ribasso del 4%.

La posa della prima pietra del nuovo porto avvenne il 30 maggio del 1844 dando inizio alla costruzione del molo isolato. A breve scadenza però la messa in opera si rivelò alquanto difficoltosa e il tutto rimase bloccato necessitando delle modifiche al progetto già approvato. La cosa ebbe soluzione dopo che Ferdinando II, in visita alla città il 23 maggio del 1846, autorizzò il Pansini a presentare un progetto definitivo. Il nuovo progetto approntato dal Pansini fu approvato dal Consiglio degli Ingegneri, dalla Commissione sui Porti ed in fine dal Re, nel luglio del 1848, nonostante il preventivo per realizzare l'intera struttura avesse raggiunto la cifra di ben 136.536 Ducati. D'altro canto, per recuperare il tempo perduto, si decise di non effettuare una nuova gara di appalto e di mantenere in essere il precedente accordo con la ditta Correale, Ferro e Ferrillo.(5)

Le strutture che si andarono a realizzare sono descritte in una memoria sui porti redatta, nel 1853, dall'ingegnere dei Ponti e Strade, Luigi Giordano, dalla quale riportiamo il seguente stralcio: *“Si costruisce in Molfetta, a spese del Municipio, un porto proporzionato ai bisogni marittimi di quella terra popolata da ben 22 mila abitanti. (...) Le opere che ne costituiscono la struttura sono due distinti moli, ed una banchina lunghesso il lido. Il primo di siffatti moli, nella sua integrità compiuto, è isolato, dista dal lido poco men che palmi 1300, è stabilito in direzione quasi parallelo al medesimo, cioè da Levante verso Ponente, ha la lunghezza di circa 400 palmi, la sua figura è rettilinea, all'estremità orientale è un faro che si eleva 72 palmi dal livello del mare, sul quale sarà collocato un fanale di quart'ordine, a lume intermittente. L'altro molo, partendo dalla punta Orientale dell'abitato, dicesi di Levante; ha una direzione che può dirsi parallela a quella del designato molo di Tramontana; la sua figura è curvilinea con la convessità rivolta verso il largo (Molo S. Corrado N.d.A.); il raggio della curva circolare che*

seconda è palmi 500; la lunghezza palmi 550, a partire da un traforo lasciato verso il lido, per lo libero movimento delle acque fino alla estremità opposta, che determina l'ampiezza dell'entrata del porto tra le punte Occidentale ed Orientale dei due moli. Quest'ampiezza è palmi 300, la profondità delle acque in tale sito è generalmente palmi 24. Un secondo ingresso, con minore profondità di acqua, rimane tra l'altra estremità del molo di Settentrione ed il lido. La mentovata banchina dal traforo nella punta Orientale del molo di Levante, si distenderà per la lunghezza di palmi 1100 lungo il lido (banchina S. Domenico N.d.A.), circondando sempre la maggior parte della estensione del porto. Il quale così determinato dai due moli, dalla banchina e dal lido naturale in prolungamento della stessa, ha la lunghezza di circa palmi 1200 nella direzione di Est ad Ovest, e la larghezza di più che palmi 800 nel senso della normale. In tutta quest'ampiezza, per le opere in costruzione, qualunque siasi la direzione dei venti, la calma sarà pienamente conservata, principalmente nello spazio difeso dal secondo molo. La profondità delle acque varia tra i limiti di palmi 24 a 12, per più della metà dell'ampiezza medesima, e per l'altra metà, segnatamente quella che al lido si approssima, i limiti delle profondità riduconsi tra i 12 ed i 6 palmi." (6)

Nel 1853 ebbe inizio anche la costruzione di un faro di IV ordine, a brevi eclissi, visibile ad una distanza di 14 -15 miglia. Il segnalamento luminoso, dotato delle lenti di Fresnel, fu ufficialmente "acceso" il 1° gennaio del 1857 e fu il primo faro ad essere installato in un porto dell'Adriatico. Alla caduta del Borbone i lavori per la realizzazione del porto di Molfetta erano ancora in corso d'opera (Molo S. Michele).



Pianta dimostrativa della città di Molfetta e sue adiacenze dalla quale si rilevano i due moli curvilinei (S. Corrado e S. Michele) non ancora congiunti (1865).

NOTE

- 1) A.S.NA., *Regia Camera della Sommara*, Dip., vol. 242, fol. 93.
- 2) Archivio Comunale di Molfetta, Cat. 16, vol. 11, inc. 3, fol. 42.
- 3) Cfr.: C. PAPPAGALLO, *Mercato, itinerari, trabaccoli, marinai in un porto pugliese dopo la metà del sec.XVIII: Molfetta 1760-1765*, «Studi Molfettesi», 1998, n.3, p. 105 e segg..
- 4) Cfr.: G. Carrelli, *Sommario di un reso conto de' porti, fari e lazzeretti*, Napoli 1858, pag. 74.
- 5) *Ibidem*, pagg. 75 e 76.
- 6) Cfr.: L. Giorano, *Intorno alla struttura di un nuovo Porto in Bari - Memoria*, Fratelli Cannone, Bari 1853, pagg. 10 e 11.



Veduta generale del porto vecchio di Molfetta (1930 ca). Sulla sinistra i moli curvilinei S. Corrado e S. Michele. Collezione A. Formicola.



Porto di Molfetta (1950 ca). In primo piano i due moli curvilinei S. Corrado e S. Michele ed il faro che furono progettati dell'ingegnere Sergio Pansini. Collezione A. Formicola.

LA VELA IN ITALIA



Con la seguente VIII puntata riprende l'encomiabile ed interessantissimo lavoro di Gianni Magnano che, con grande lungimiranza, ha deciso di affidare al Notiziario per pubblicarla un'inedita e minuziosa ricerca sulla storia della Vela iniziata anni fa con l'indimenticato Franco Belloni. La materia in Italia è ancora lacunosa e tutta da scoprire. Aggiungere qualche tassello è un compito che il "Centro Studi" sente come un dovere.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(ottava puntata)

La formula di stazza internazionale

Il 1906 fu un anno importante per la vela europea: venne adottata per la prima volta una formula di stazza internazionale in sostituzione di quelle nazionali facilitando la partecipazione alle regate. Nell'anno successivo nacque l'International Yacht Racing Union che da allora coordinerà l'attività velica internazionale.

Londra, una decisione lungimirante

Da tempo si avvertiva la necessità di unificare le formule di stazza. Con questo scopo, dal 15 al 18 gennaio 1906, si riunirono al Langham Hotel di Londra, il barone von Preuschen (Austria); J.W. Six e de Bernuth (Belgio e Olanda); F. Hegel e Alfred Benzon (Danimarca); Luigi Dyèvre e Franck Blanchy (Francia); Ad. Burmeister e il professore Burley (Germania); Reginald Edmund Froude e W.P. Burton (Inghilterra); il conte Eugenio Brunetta d'Usseaux, socio promotore del Regio Yacht Club Italiano (Italia); John Anker e Finn Kundsén (Norvegia); il contrammiraglio Jacob Haig e Teodoro Alpen (Svezia) e Jean Mirabaud (Svizzera).

Nelle quattro sedute - guidate da Froude, Blanchy, Benzon e Burley - venne esaminato un questionario di 15 proposte, preventivamente preparato, e venne approvata la formula di stazza sostenuta dalla corrente anglo-tedesca.

Questa la formula adottata:

$$\text{Rating} = \frac{L + B + 1/2 G + 3 d + 1/3 \sqrt{S} - F}{2}$$

ovvero Stazza in unità lineari, cioè in piedi o in metri.

Dove:

L = lunghezza al galleggiamento;

B = larghezza massima;

G = catena;

d = differenza tra contorno dello scafo e catena;

S = superficie velica;

F = bordo libero.

I francesi successivamente proposero delle modifiche alla formula per le barche di lunghezza inferiore ai 10 metri che vennero respinte con nove voti contro cinque in una seconda riunione a Londra il 12 giugno 1906. A quella riunione l'Italia non è presente. Successivamente a Berlino, nell'ottobre dello stesso anno vengono messe a punto le istruzioni per l'applicazione del Regolamento.

La formula fu definitivamente approvata. The international rule for measurement and rating, divenne il nome della nuova formula di stazza, che entrò in vigore il 1° gennaio 1908 e non poteva essere modificata prima del 31 dicembre 1917.

Le classi della Stazza Internazionale erano: 5, 6*, 7, 8*, 9, 10*, 12, 15, 19 e 23 metri; (con un asterisco quelle consigliate).

E le barche esistenti? Per queste barche venne proposta una deroga per dare tempo agli armatori di adeguarsi alla nuova formula, potranno correre fino al 1910.

A Genova, 18 febbraio 1906, l'Assemblea ordinaria del Regio Yacht Club Italiano, presieduta dal Duca degli Abruzzi, dopo la relazione di Eugenio Brunetta d'Usseaux, deliberò di adottare la nuova formula di stazza.

Questa formula di stazza, con le modifiche apportate nel 1919 e nel 1933, è ancora oggi usata per le classi metriche che hanno avuto un ritorno d'interesse quando, dal 1958 al 1987, la Coppa America si disputò con i 12 metri.

Un fatto significativo. Per la prima volta nella storia della vela da diporto tutte le barche dovevano essere classificate dal Lloyd's Register of British and Foreign Shipping (oggi Lloyd's Register of Shipping), o dal Germanischer Lloyd o dal Bureau Veritas e, dagli anni Trenta, anche dal Registro Italiano Navale e Aeronautico (oggi Registro Italiano Navale - RINa).

In questo modo, con la garanzia dei registri di classifica, che da quell'epoca hanno stabilito delle regole per i dimensionamenti delle strutture degli scafi, si avranno barche più marine e più sicure di quelle costruite precedentemente.

Nascita della Federazione internazionale

Approvata la formula di stazza è necessario un ente internazionale per coordinare l'attività nei vari paesi, funzione che fino allora esercitavano i più importanti club europei come, per esempio, il Regio Yacht Club Italiano che in Italia proponeva anche un Regolamento di regata.

Il 14 ottobre 1907 a Parigi, nella sede dello Yacht Club de France, venne fondata l'International Yacht Racing Union (IYRU), successivamente International Sailing Federation (ISAF), e approvato il Regolamento di regata. Segretario dell'IYRU Brooke Heckstall-Smith (Inghilterra) mentre il Comitato Permanente è composto da Reginald Edmund Froude (Inghilterra), Alfred Benzon (Danimarca), Jean Le Bret (Francia) e Burley (Germania).

Dal 2015 l'ISAF ha cambiato nome e continua la sua opera come World Sailing con 130 nazioni affiliate.

In Italia si cominciarono a costruire da subito barche delle nuove classi.

Dai certificati di stazza rilasciati dal Regio Yacht Club Italiano¹, di fatto l'autorità nazionale, risultano al 30 giugno 1914 costruiti per armatori italiani dieci 8 metri e sedici 6 metri. Vediamoli.

8 metri Stazza Internazionale			
Anno	Nome	Progettista Costruttore	Proprietario
1908	<i>Nila II</i>	Antonio Bava Antonio Bava	G.B. Mario Spigno
1908	<i>Nitokris</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Enrico Larco
1908	<i>Lella</i>	Bernardo Baglietto Baglietto	Amedeo Ceretti
1910	<i>Gian-Maria</i>	Antonio Bava Antonio Bava	Santo Roberto Cambiaso
1910	<i>Ondina</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Gian Franco Tosi
1912	<i>Doge</i>	Antonio Bava Antonio Bava	Raffaele Bonelli de Beaumont
1912	<i>Franca</i>	Bernardino Baglietto Baglietto	Giulio Guicciardini
1912	<i>Sirdhana</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Carlo Alberto Conelli De Prosperi
1914	<i>Apici</i>	Bernardino Baglietto Baglietto	Giulio Puccio
1914	<i>Sirtica</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Ugo Serra e Cesare Badaracco



Primavera 1912 "Sirdhana ". costruzione Costaguta in regata a Sanremo dove vinse la Coppa Italia.



Foto 2 -1914 "Syrta" 8 metri S.I costruito da Costaguta nel 1914.

6 metri Stazza Internazionale			
Anno	Nome	Progettista Costruttore	Proprietario
1908	<i>Colibri</i>	Bernardo Baglietto Baglietto	Francesco Giovannelli
1908	<i>Elma</i>	Guido Romano Cantiere F.I.T.	Eugenio Pellecchia
1908	<i>Isa</i>	Antonio Bava Antonio Bava	Luigi Bianchi
1909	<i>Cesarina</i>	Attilio Costaguta	Barral
1909	<i>Viola</i>	Antonio Bava Antonio Bava	Santo Roberto Cambiaso
1910	<i>Albarina</i>	Paolo Pallavicino Baglietto	Paolo Pallavicino
1910	<i>Butterfly</i>	Angelo Ruocco Angelo Ruocco	Augusto Gandais
1910	<i>Tada</i>	Linton Hope Baglietto	Francesco Giovannelli
1911	<i>Dalgra</i>	Antonio Bava Antonio Bava	Fazio Dal Pozzo e Carlo Nigra
1911	<i>Vampa</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Alfredo Ferrero Ventimiglia
1911	<i>Vestale II</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Franco Dal Pozzo
1912	<i>Bamba</i>	Francesco Giovannelli Baglietto	Francesco Giovannelli
1913	<i>Abarina II</i>	Paolo Pallavicino Baglietto	Paolo Pallavicino
1914	<i>Nele</i>	Francesco Giovannelli Baglietto	Francesco Giovanelli
1914	<i>Oceana</i>	Attilio Costaguta Costaguta	Aldo Crespi
1914	<i>Petra</i>	Francesco Giovannelli Baglietto	Carlo Guido Carbone



Primavera 1909 il 6 metri "Cesarina" costruito per Barral di Monaco pronto per il varo da Costaguta.



1914 "Oceana" classe 6 metri costruzione Costaguta per Aldo Crespi.

Inoltre, nel 1911 il Cantiere Fiorentino di Napoli costruisce su piani dell'inglese George L. Watson il 6 metri SI **Charles** di Enrico Scarciglia e il Cantiere Ruocco di Castellammare di Stabia il 10 metri SI, il primo e unico in Italia, **Sunnamite** di Giuseppe Algranati.

Tra i costruttori e i proprietari vi furono persone che svolsero un ruolo importante nella storia della vela italiana: i costruttori Attilio Costaguta e i Baglietto e i progettisti-velisti Paolo Pallavicino e Francesco Giovanelli. Le barche da loro progettate, soprattutto quelle di Giovanelli, sono state barche vincenti. Pallavicino occuperà anche un posto preminente tra i dirigenti della vela italiana: la presidenza nel Secondo dopoguerra dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI) che sostituisce la Reale Federazione Italiana della Vela e dello Yacht Club Italiano dapprima come vicepresidente dal 1914 al 1936 e poi come presidente dal 1949 al 1958.

Ricordiamo che dal 1909 la Coppa d'Italia è stata assegnata agli 8 metri. Nelle prime edizioni con la Classe metrica, furono impegnati nel 1909 **Nila II** di G. B. Mario Spigno che perse dal francese **Ponchette**; nel 1910 **Gian-Maria** di Santo Roberto Cambiaso battuto da **Colette**; nel 1911 **Ondina** di Gian Franco Tosi e nel 1912 **Sirdhana** di Carlo Alberto Conelli De Prospero che si affermano rispettivamente sui francesi **Anemone IV** e **Anemone V**.

L'attività velica si diffonde

Il 15 maggio 1911, a Venezia, dove in passato ci fu solamente un'isolata attività velica, venne fondato lo Yacht Club Veneziano che organizzò regate per le vecchie classi a formula, per quelle metriche e per i Topi, caratteristiche barche della laguna veneta.

Nel dopoguerra il presidente Giovanni Giuriati, ex legionario fiumano, chiese a Gabriele d'Annunzio un nuovo nome per il sodalizio veneziano. D'Annunzio accettò e il 4 settembre 1919 scrisse a Giuriati:

Mio caro compagno,

Credo che il più proprio e il più schietto nome, per la nuova associazione nautica, sia questo: Compagnia della Vela.

C'era a Venezia, come tutti sanno, una Compagnia della Calza che, adunando i giovani avidi di vivere, maravigliosamente fiorì nella vita ornata.

Questa ha un compito più severo, nella nostra durissima vita: un compito di libertà e di forza, di vigilia e di disciplina.

Venezia, ringiovanita e ritemprata dalla sua mirabile resistenza guerriera, deve ricelebbrare il suo sposalizio col mare, senza l'antica pompa ma con l'orgoglio antico.

Sul nostro mare pur sempre iniquamente conteso, la vela sia una vedetta.

Ed ecco che ho la ventura di ritrovare sulle tre iniziali della denominazione C.D.V. un vecchio motto italiano lodato da Ercole Tasso e iscritto appunto sotto una figura di velieri: "Custodi, Domine, Vigilantes".

Vigilanti sieno gli arditi veleggiatori dell'Adriatico più amaro che mai, se l'onta che un tempo si chiamò Lissa, si chiama oggi Fiume. È sinistro destino che la nostra Patria abbia sempre un'onta da ereditare e da vendicare.

Non importa. Patiremo ancora. Lotteremo ancora. Vinceremo ancora.

Pronti a rande e fiocchi!

Issa fiocco!

Borda randa!

E viva sempre nel Golfo di Venezia l'Italia di Enrico Dandolo e di Angelo Emo, di Luigi Rizzo e di Nazario Sauro!²

A Napoli, un articolo pubblicato sul quotidiano Il Mattino del 28-29 luglio 1912 dal titolo "Il Canottaggio a Napoli (Ovvero... non si voga!)", provocò la reazione di un gruppo di canottieri che non erano insensibili all'accusa.

Così nacque il Circolo Canottieri Napoli il 1° luglio del 1914, benché già di lontano, si avvertiva il fragore della prossima guerra. Emilio Anatra, indomabile appassionato, raccolse intorno a sé un piccolo gruppo di amici. Si staccò, con essi dal Circolo Savoia, e dopo alcune riunioni, che avvennero appunto in casa Anatra, il Circolo cominciò la sua attività. Emilio Anatra, Maurizio Contini, Guido Caristo, Federico Dionisio, Mario Costa, formarono il nucleo: molti giovani sportivi accorsero al richiamo suggestivo. Il Naples Foot-ball Club, vivaio di energie e di speranze, diede al nascente Circolo, il primo gruppo di canottieri e di soci.³

Emilio Anatra, allora presidente del Circolo Canottieri Napoli dal 1914 al 1925, è anche il promotore della Sezione Vela, una sezione staccata e con una piccola quota da pagare a parte. "Di Anatra furono le prime barche: il 12 metri **Caprice** leggendariamente imbattibile sui migliori campi della Costa Azzurra, il **Surprise** [ex Lella], otto metri, ancora oggi esistente [1961], a cui seguirono imbarcazioni di tutti i tipi, classi e formule".



La vela in Italia, anche se non ha raggiunto il livello di diffusione e il numero di praticanti dell'Inghilterra e della Francia - nazioni prese a confronto dagli ipercritici che più volte dalle colonne di alcune pubblicazioni nautiche accusano i dirigenti dei nostri circoli d'inerzia - è una realtà ed è diffusa in diverse località.

Le nostre barche, non solo quelle genovesi, frequentavano assiduamente le regate in Costa Azzurra, dove si affermavano nei trofei più importanti. La Coupe du Cercle de la Voile de Nice è vinta da **Fiferlin** di Fazio Dal Pozzo (1898), **Azio V** di Dario Centurini (1902), **Catalina**, di Ravano (1904), **Vampa** di Alfredo Ferrero Ventimiglia e di Carlo Alberto Conelli De Prospero (1911). **Bamba** di Francesco Giovanelli (1913 e 1914). Il Trofeo Gordon Bennet, in palio dal 1893 che era assegnato alla barca che lo vince per tre volte consecutive, fù conquistato dal **Caprice** di Emilio Anatra.

Contemporaneamente ai circoli di canottaggio ricordati che quasi subito praticarono la vela, altri come, per esempio il Circolo Canottieri Lecco (1895), la Canottieri del Garda (1891) e il Circolo Canottieri "Barion" (1894), solo in tempi più recenti saranno attivi anche nel nostro sport.



Coppa del Circle de la Voile de Nice.

Note

- 1 "Certificati della Stazza internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario del Regio Yacht Club Italiano*, 1912, pp. 55-63 e "Certificati della Stazza internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914", *Annuario del Regio Yacht Club Italiano*, 1915, allegato.
- 2 "Lo Yacht Club Veneziano" diventa la "Compagnia della Vela", *L'Italia sul mare*, ottobre 1919, p. 154.
- 3 Piero De Gregori e Nino Bruschini, *50 anni di vita del Circolo Canottieri Napoli*, pp. 24-25.

... QUANDO UNA STORIA TIRA L'ALTRA

Le storie che Francesco Guerreschi racconta ai lettori del Notiziario sono sempre particolarmente interessanti, documentate e frutto di accurate ricerche. Questa volta partendo dal suo amore per i vecchi libri, ricostruisce la storia di un veliero a tre alberi che trasportava marmo dall'Italia al Sud America. Imbattutosi in una terribile tempesta il veliero nei pressi dell'isola di Madera naufraga e l'intero equipaggio è salvato dal Transatlantico "ROMA" al suo terzo viaggio di ritorno da New York. Siamo nel 1926 . . . , ma forse è meglio lasciare la parola a Francesco.



Passato e presente Incontro provvidenziale

FRANCESCO GUERRESCHI

Qualche domenica fa ho partecipato, come faccio di frequente, al “rave party” che si tiene ogni seconda domenica del mese, nella centralissima piazza Diaz a Milano, “rave” per “Mus musculus” (topi di biblioteca).

In realtà sto parlando della mostra mercato del libro antico, usato e da collezione, che porta il nome di “Vecchi libri in piazza”, dove ho potuto constatare, ancora una volta, che è il “Libro” che cerca il “Topo” e non il contrario, infatti, gironzolando tra le bancarelle alla ricerca di quelle chicche introvabili, ma delle quali si conosce tutto, per poterle individuare a colpo d’occhio, anche dal dorso, senza dover leggere il titolo, mi trovo davanti, in belle vista, un libro recante in sovracopertina una splendida fotografia seppia di alcuni bastimenti a vela all’ancora di cui non avevo mai né letto né sentito parlare, completamente sconosciuto, non che sia una novità, però... , ma la cosa che mi impressiona di più è il titolo: “Le Vele del Marmo”; eccolo qua, mi ha trovato!

Tempo addietro mi era venuta l’idea, poi abbandonata per mancanza di materiale, o di ispirazione, di raccontare, approfondendola, una storia che aveva suscitato in me un particolare interesse, tratta da un trafiletto apparso su “Rivista Nautica” del 31 dicembre 1926, dove, nella rubrica “NOTE MARINARE”, si diceva del salvataggio avvenuto in pieno Atlantico, dell’equipaggio di una nave a vela sul punto di affondare, di proprietà di un armatore cremonese.

Ora, detto così, a parte la gravità dell’evento, pare non esserci nulla di diverso da tanti altri naufragi, ma vi posso assicurare che, essendo io cremonese, rimasi colpito; da noi, agricoltori, allevatori di bestiame, produttori di cereali, di latte e formaggi, se ne trovano a volontà, ma di armatori di nave a vela, per di più nel 1926! Vi assicuro che è stata per me una grande sorpresa, oltre a ciò, la nave, anziché essere stipata di granoturco cremonese era carica di marmo di Carrara, una vela del marmo appunto; che sia stato un segno?

Già conosciuto e usato in epoca imperiale romana, il marmo lunense (dal nome dell’antica colonia romana Luna o lunae o Luni) “più bianco di quello di Paro”, caricato con l’aiuto di gigantesche macchine a ruota sulle “naves lapidariae” veniva trasportato in tutto il Mediterraneo, ma in particolare ad Ostia e da qui a Roma.

Caduto l’impero romano, caduta Luni, la zona già malsana a causa della malaria, venne abbandonata e le lagune costiere che permettevano l’avvicinamento alla costa delle grandi “naves lapidariae” col tempo si insabbiarono, per il commercio del marmo fu il tracollo.

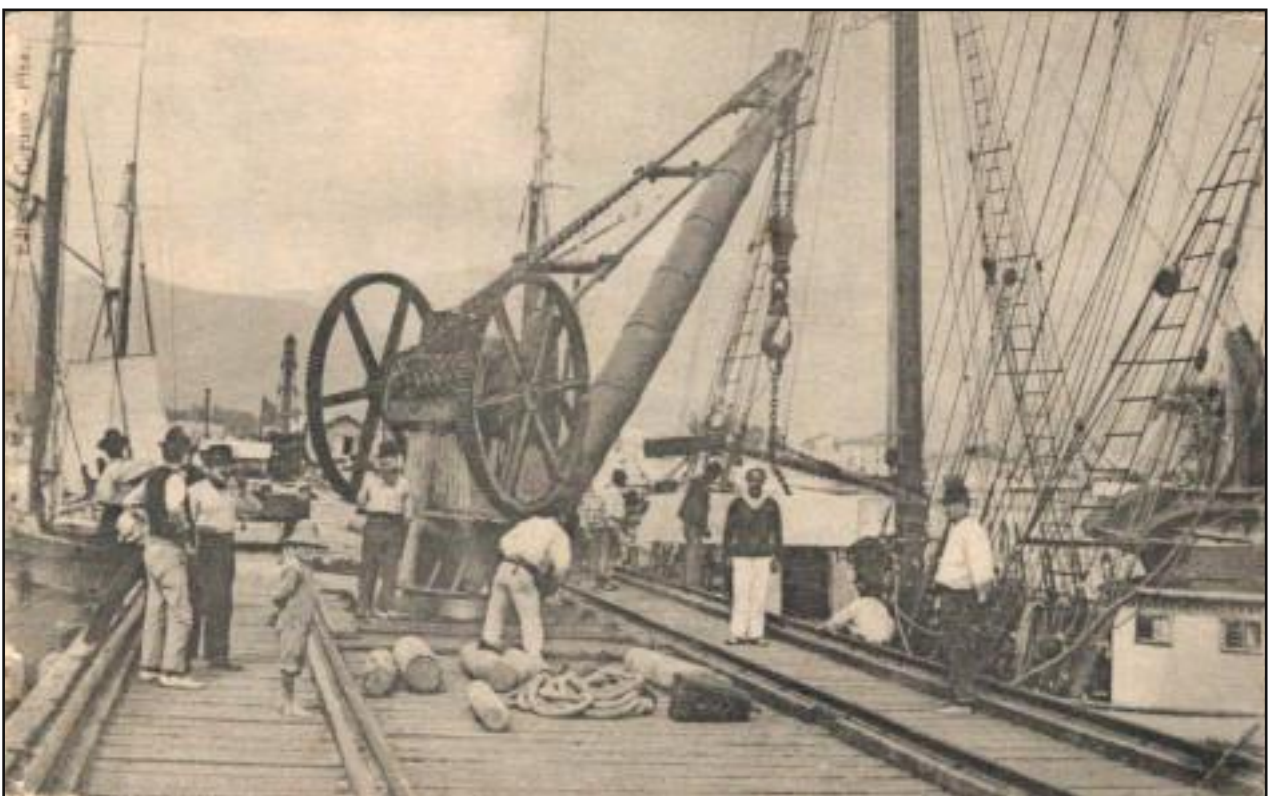
Passeranno diversi secoli prima che la richiesta del bianco oro riacquisti vigore, saranno le potenti città stato liguri e tirreniche a farne richiesta per la costruzione delle loro cattedrali.

Il nuovo punto di imbarco del prezioso marmo divenne molto probabilmente un ponte un guado, ma anche il resto di un’antica laguna presso la foce del fiume Avenza, nel sobborgo dell’antica Luni che porta lo stesso nome del fiume, qui in acque decisamente più basse rispetto all’epoca romana, fu giocoforza rimodulare le dimensioni di naviglio e carico, come pure il sistema di carico dei blocchi cambiò, usando una struttura in legno chiamata “capra” che consentiva, attraverso argani e funi, di alzare il blocco da terra per consentire all’imbarcazione destinata al



Trasporto dei blocchi di marmo dalle cave verso il porto a mezzo di buoi.

trasporto, di posizionarsi sotto di esso e imbarcarlo, una volta imbarcato se la destinazione era un porto vicino poteva essere trasportato direttamente, se invece richiedeva una navigazione di lungo raggio veniva trasbordato su bastimenti più adatti ancorati al largo, questo rudimentale, inadatto, laborioso e pericoloso sistema di carico rimase pressoché inalterato fino al 1852, quando entrò in servizio sul litorale di Avenza, il “pontile di caricamento Walton” dal nome dell’intraprendente imprenditore marmifero di origine inglese William Walton.



Operazioni di carico al Pontile Walton.

Questo pontile costruito perpendicolarmente alla spiaggia, era lungo 320 metri ed entrava in mare per circa 140 metri, aveva un piano superiore di oltre 6 metri di larghezza, posto a circa 3 metri sul livello medio del mare, sul quale era installata una linea ferroviaria a due binari, sulla sua testata erano poi posizionate due gru da 120 quintali di portata, tutto questo permetteva di caricare agevolmente i “navicelli” tipici velieri da carico del luogo, i quali rifornivano così tutti i grandi porti del mediterraneo dai quali poi buona parte dei blocchi, caricati sui grandi velieri, raggiungevano tutti i continenti.

E fu proprio nel porto di Livorno che nei primi giorni di ottobre 1926, l’armatore cremonese Ing. Enrico Guarneri fece caricare per conto della “Società Marmifera Nord Carrara” circa 3050 tonnellate di marmi, in blocchi e segati, sulla nave a vela che portava il suo nome, per essere trasportati a Rio de Janeiro.



Nave Guarneri

Il *Guarneri* era una classica nave a vela armata con tre alberi a vele quadre e bompresso, lo scafo era in acciaio, costruita dal cantiere Anderson Rodger & Co di Port Glasgow, venne varata il 24 aprile 1895 con il nome di *Glenelvan* per l’armatore Archibald Sterling della Sterling Shipping Co di Glasgow, nel 1925 dopo alcuni passaggi di proprietà fu acquistata dall’ingegnere cremonese Enrico Guarneri che le impose il proprio nome, la nave misurava 81 metri di lunghezza alle perpendicolari, 12 metri di baglio e 7 metri di altezza di costruzione, aveva una stazza lorda di 1.919 tonnellate.

Il 1926 è ricordato nella storia della marineria italiana, tra le altre cose, anche per il varo e l’entrata in servizio sulla rotta Genova - Napoli - New York del transatlantico *Roma* della Navigazione Generale Italiana, che fu con il gemello *Augustus*, fino al varo del transatlantico *Rex*, avvenuto il 1° agosto 1931, la più grande nave mercantile del Bel Paese.

Sestri Ponente, giovedì 25 febbraio 1926, già dalle prime ore del mattino, una folla festante si riversava chi sulla spiaggia, chi in mare a bordo di piccole imbarcazioni, chi con biglietto d’invito all’interno del cantiere Ansaldo, dove, sullo scalo pronto per il varo, previsto per le ore undici, faceva bella mostra di sé il poderoso scafo del transatlantico *Roma*, erano presenti alla cerimonia sul palco d’onore, posto a fianco della prua, molte autorità tra le quali l’Arcivescovo di Genova Monsignor Dalmazio Minorette e il Ministro delle Comunicazioni on. Costanzo Ciano con la moglie Donna Carolina Ciano Pini madrina della nave.



Transatlantico "Roma" il giorno del varo.

Già dal primo mattino però si intuì che le cose sarebbero andate per le lunghe, visto il lavoro febbrile di tecnici e maestranze attorno all'invasatura per sgravare la chiglia, infatti l'attesa si prolunga fino alle ore 15, quando, l'Arcivescovo Minoretti indossati i paramenti impartisce la benedizione alla nave e pronuncia il proprio discorso, ma il transatlantico non molla, arrivano le 17 e per non far attendere oltre autorità e popolo si decide di procedere al battesimo.

Donna Carolina Ciano Pini afferra con mano sicura il cordone a cui è assicurata la bottiglia di spumante e la scaglia contro la prua del **Roma** infrangendola, subito dopo il marito On. Costanzo Ciano tra grida festanti e fischi di sirene lancia l'ordine "Taglia!", ma la nave non si muove, si attende ancora ma alle ore 18 si decide di rinviare la discesa in mare al giorno seguente.

I lavori delle maestranze lungo l'invasatura per ingrassare scaldare e applicare martinetti idraulici di spinta proseguiranno tutta la notte e parte del giorno successivo venerdì 26 febbraio 1926 quando, alle ore 15, la spinta dei potenti martinetti riesce a scrollare la nave che inizia a muoversi e poi con breve corsa scivola maestosa in mare. (di seguito: ***Il "Roma" in navigazione verso New York***)

Il Roma appena varato viene preso a rimorchio da due "barcacce" (così si chiamavano e a volte si chiamano i rimorchiatori a Genova) che lo condurranno nel porto di Genova dove verrà ormeggiato al molo Guardiano bacini, presso le officine allestimento navi, dove il grande transatlantico verrà completato in tutti i suoi impianti e lussuosi arredi.

Ultimati i lavori di allestimento, venne organizzata in grande stile la cerimonia della partenza per il viaggio inaugurale Genova-Napoli-New York del "... maestoso transatlantico **ROMA** ...", programmata per il 21 settembre 1926 alla Stazione Marittima, banchina di levante Ponte dei Mille. Anche quel giorno alla cerimonia intervennero numerose autorità civili e militari, tra le quali immancabile, Costanzo Ciano, che si imbarcherà per la prima tratta, Genova-Napoli. La nave al comando del Capitano cav. Schiaffino, mollò gli ormeggi alle 12,37 precise.



Il "Roma" in navigazione verso New York.

Domenica 17 ottobre 1926, terminate le laboriose operazioni di carico del marmo, il **Guarneri** lasciò Livorno iniziando così il viaggio verso Rio de Janeiro, rotta a Sud-Ovest per raggiungere le colonne d'Ercole.

Il bastimento, al comando del trentanovenne viareggino Piero Enrico Lazzerini, imbarcava oltre al Comandante: un Ufficiale, un radio telegrafista, quattro Allievi Ufficiali, diciannove marinai e "Cirillino" il cane mascotte.

La navigazione, iniziata con tempo incerto, si fece di ora in ora sempre più difficile, il Mediterraneo occidentale era in quei giorni interessato da una forte depressione che, dopo aver flagellato il nord Atlantico e le coste atlantiche spagnole e francesi, era giunto sulle Baleari e sul Golfo del Leone investendo furiosamente il **Guarneri** in rotta per Gibilterra, la navigazione per raggiungere la Rocca stimata in circa 900 miglia si trasformò in un'Odissea durata 34 giorni, così ricordata dal Comandante Lazzerini, "... Avevamo già sofferto tre tempeste; due nel Mediterraneo e una nelle adiacenze dello stretto di Gibilterra. Per gravi avarie riportate all'attrezzatura a causa di quest'ultimo temporale, fummo costretti a sostare a Gibilterra per ben 20 giorni ...".

Eseguiti i lavori necessari a rimettere in efficienza l'attrezzatura del veliero, il 10 dicembre il **Guarneri** riprese la rotta verso Rio de Janeiro con tempo buono e venti leggeri che si mantennero tali fino al pomeriggio del 14 quando, a circa 100 miglia ad est di Madera e poco più 500 miglia percorse, il tempo peggiorò rapidamente trasformandosi in una violentissima tempesta; "... arrivammo a 100 miglia circa ad est dell'isola di Madera, quando fummo sorpresi da una nuova tempesta con lenta velocità di traslazione. La nave riportò in conseguenza serie avarie alla velatura che fu lacerata dalle violente raffiche, mentre la nave rimase in balia delle acque impetuose...". Iniziavano per quegli uomini altri giorni tragici, così ricorda ancora il Comandante; "... Intanto per il travaglio subito a causa delle forti scrollate e per le scosse brusche che la nave riceveva, si ruppe l'albero di trinchetto e per conseguenza anche l'apparato radio-telegrafico. Ma con abilità il radio-telegrafista poté riparare l'apparecchio e mettere l'aereo fra l'albero maestro pericolante e quello mezzano. Furono così lanciati frequentemente i segnali di soccorso ...".

L'intero equipaggio nell'intento di salvare la nave e la propria vita, lottava disperatamente contro i furiosi elementi senza toccare né cibo né tantomeno la cuccetta, ma la situazione già gravissima, si fece disperata nelle prime ore del 17 dicembre, quando uno spaventoso colpo di mare sradicò completamente quel che rimaneva del trinchetto e dei suoi pennoni e li andò a incastrare sotto la chiglia creando vie d'acqua nello scafo, ma proprio in quei momenti disperati, il radio telegrafista Standurri riuscì a stabilire un contatto col piroscampo americano **Winkfiedi** e subito dopo con il transatlantico **Roma**, al suo terzo viaggio di ritorno da New York, che subito diressero sul punto trasmesso dallo Standurri, 32°24'5''N – 14°47'33''W, ma riviviamo quei concitati momenti raccontati dal Comandante Lazzerini; "... Finalmente i nostri appelli furono raccolti dal piroscampo americano **Winkfiedi** e dal transatlantico italiano **Roma**. Il piroscampo americano ben poco poteva fare in nostro aiuto perché

piccolo e sprovvisto dei mezzi che erano a disposizione del transatlantico, essendo un piroscampo da carico. Fu il **Roma** quindi che ci apparve come un'ancora di salvezza. Intanto sulla fine della notte il cattivo tempo aumentava. L'acqua nelle stive non poteva esser più dominata. L'albero maestro, già danneggiato, minacciava di cadere anche'esso. Fu allora che, sempre a mezzo della radio pregai il **Roma** di mettere in mare una lancia per effettuare il salvataggio, poiché le nostre imbarcazioni erano rese inservibili e non adeguate perciò alla bisogna. Poco dopo il comandante del **Roma** faceva calare in mare una imbarcazione con undici uomini e con a bordo gli ufficiali Porzio e Messina. La lancia era illuminata dei potenti riflettori del **Roma** che rendevano la scena più tragica. Essa tentò di avvicinarsi al bordo della nave pericolante, ma non vi riuscì perché il mare era violentissimo. Allora la scialuppa lanciò a bordo del veliero dei cavi e quindi nell'ordine stabilito in simili occasioni ogni persona con la cintura di salvataggio dovette senz'altro lanciarsi in mare aggrappandosi ai cavi e procedendo in tal modo per una quindicina di metri circa per essere infine raccolte sulla lancia salvatrice. (dipinto)

Una volta in salvo tutti gli uomini dell'equipaggio, assistemmo, mentre la lancia si avvicinava al **Roma**, alla sommersione del veliero.



Se il transatlantico fosse giunto con mezz'ora di ritardo, saremmo stati tutti perduti ...”.

Gli uomini del **Guarnieri** vennero accolti fraternamente a bordo della lussuosa nave italiana, furono riscaldati, rifocillati e rivestiti con le divise della Navigazione Generale Italiana, venne pure organizzata tra i passeggeri di prima classe, una raccolta fondi da destinare ai naufraghi che raggiunse una somma considerevole.

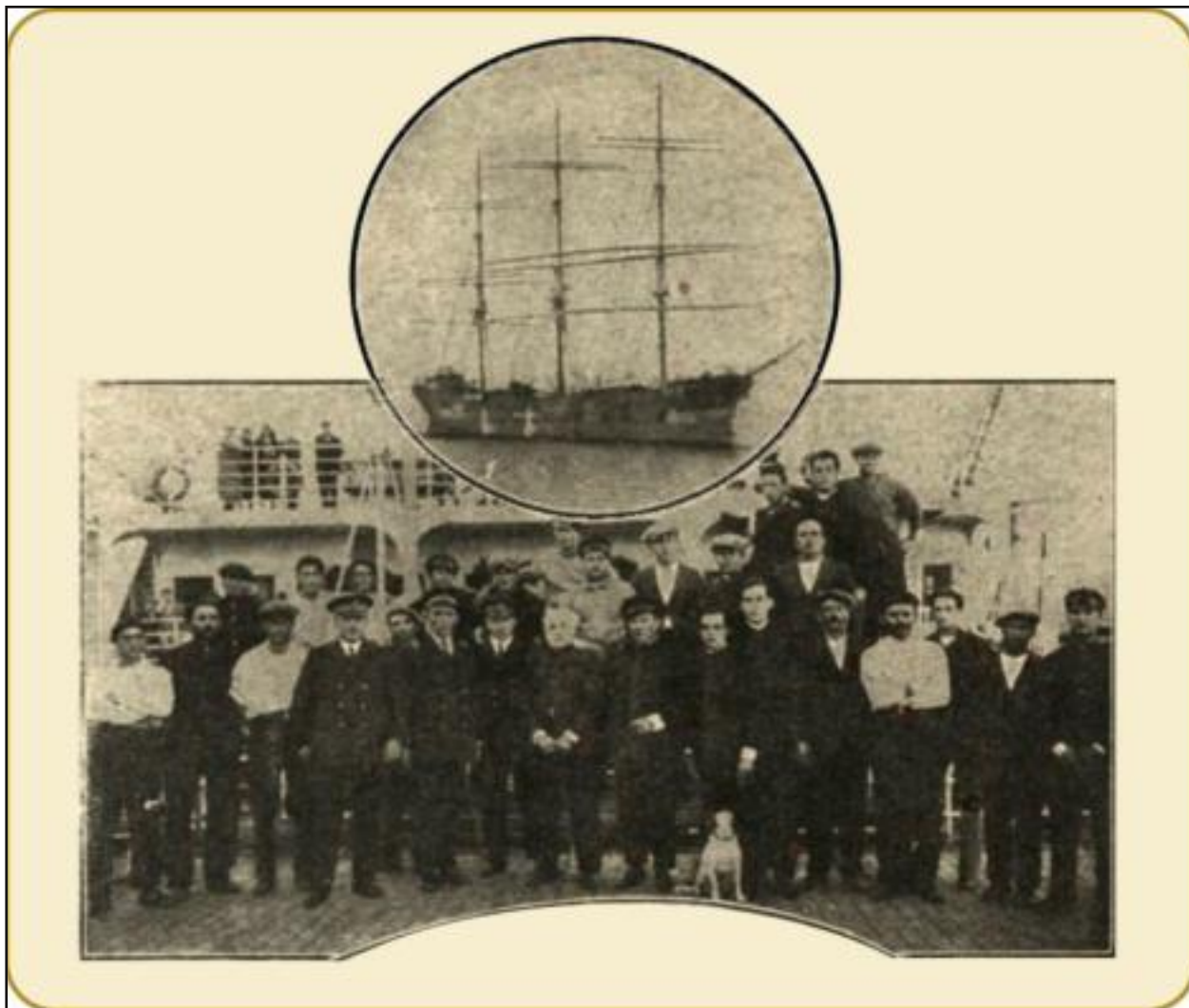
Appena rimessosi in rotta per l'Italia il Comandante Adolfo D'Esposito inviò alla Navigazione Generale Italiana il seguente radiotelegramma; “Salvato nottetempo l'equipaggio, composto 26 persone, del veliero italiano **Guarnieri**, disalberato e abbandonato dopo 5 ore di lavoro: il veliero è perduto.”

La notizia venne immediatamente diffusa a mezzo stampa.

Il **Roma** ormeggiò al molo Pisacane di Napoli alle prime luci di martedì 21 dicembre 1926, erano ad attenderlo numerosi curiosi e cronisti, la notte stessa ripartì alla volta di Genova, anche qui l'accoglienza ai salvatori e

salvati fu calorosa.

Il 12 gennaio 1927 il **Roma** ripartì da Genova per il quarto viaggio verso New York, il giorno seguente durante la sosta a Napoli, si svolse a bordo una bella cerimonia voluta dal comitato costituitosi tra i passeggeri italiani e americani che si trovavano a bordo del transatlantico la notte del 17 dicembre e che assistettero, dalla passeggiata di prima classe, all'ardimentoso salvataggio, avevano questi fatto coniare delle medaglie d'oro e d'argento che, alla presenza di molte autorità, vennero assegnate a ufficiali e marinai imbarcati sulla lancia salvatrice.



Salvati e salvatori a bordo del "Roma".

Agli stessi ufficiali e marinai fu in seguito assegnata la Medaglia al Valor di Marina.

Il transatlantico *Roma* nel 1941 passò alla Regia Marina per essere trasformato, con nome *Aquila*, in quella che avrebbe dovuto essere la prima portaerei italiana; ma questa è un'altra storia.



Portaerei "Aquila" ex "Roma" in porto a Genova.

GRANDI BATTAGLIE NAVALI DELLA STORIA

Se non la più celebre certamente la più decantata battaglia navale della storia. Il 21 ottobre 1805 in Atlantico, al largo della costa sud-occidentale della Spagna ad ovest di Capo Trafalgar si affrontano la Royal Navy, 27 vascelli britannici al comando di Nelson sulla "Victory" contro 33 navi da guerra franco-spagnoli al comando dell'Ammiraglio francese Villeneuve. (da "Altomare" apr./giu. 1964).

LA BATTAGLIA DI TRAFALGAR

M. GIANOLI D'ARTOGNA

(Prima parte)

La battaglia combattutasi tra inglesi e franco-spagnoli il 21 ottobre 1805 davanti a Capo Trafalgar - a mezza strada tra lo Stretto di Gibilterra e Cadice - fu una lotta confusa, frutto della improvvisazione di Nelson e delle incertezze di Villeneuve, costituì l'ultimo atto della lotta frenetica tra due egemonie ed ebbe perciò un'importanza storica determinante quasi altrettanto decisiva della battaglia di Lepanto, e si chiuse pateticamente con la morte di ambedue gli ammiragli avversari. Perciò - anche senza essere francesi, spagnoli od inglesi - quando si esce dallo Stretto di Gibilterra si prova una emozione più intensa puntando il binocolo verso nord dove il piccolo promontorio grigio si sporge sul mare, piuttosto che scorrendo con l'occhio l'ampia falcatura biondo-rossiccia di Tangeri, proprio di fronte sull'altra sponda, la quale fu soltanto un occasionale nido di pirati e di avventurieri, antichi o del tutto moderni.

L'ANTEFATTO

Quando scoppiò la rivoluzione francese, gli inglesi erano alla finestra, a contemplare lo spettacolo, dall'altro lato della Manica. Non è escluso che i loro sentimenti fossero analoghi a quelli dei tedeschi del 1918 quando ricevevano notizie sulla rivoluzione di Lenin in Russia: un nemico sconquassato ed in balia di un branco di avvocatucci di provincia, i quali si scannavano tra di loro. Naturalmente l'infezione dei "diritti dell'uomo" sarà giunta anche in Inghilterra, ma quel paese è abbastanza saggio da preferire le riforme alle rivoluzioni e, d'altra parte, a soddisfare anche la reazione dei legittimisti bastavano le romantiche e favolose avventure della "Primula Rossa".

Se la sanguinosa corrida del "Terrore" e della ghigliottina in funzione poteva apparire dall'estero uno spettacolo



appassionante, quando girondini, giacobini e montagnardi finirono di sterminarsi gli inglesi cominciarono ad allarmarsi. Terminato l'inevitabile scontro dei novatori senza pratica né grammatica, il potere gravitava verso un uomo con la testa sulle spalle. Ed i britannici si affrettarono ad organizzare una coalizione europea contro la Francia.

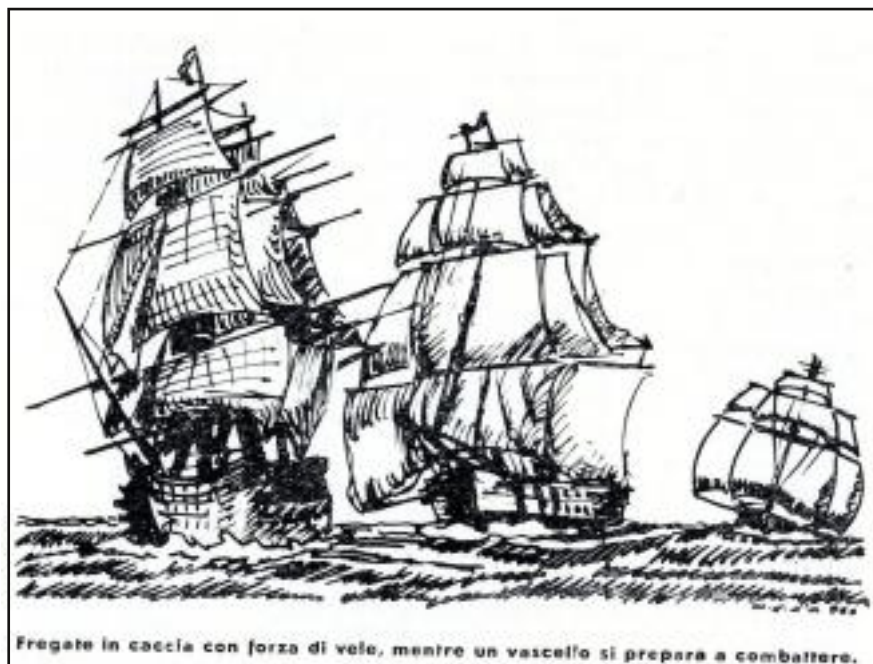
Ne risultò una seconda corrida, quella delle vittorie napoleoniche. Gli eserciti della rivoluzione fecero la più vasta passeggiata militare che, prima di Hitler, si fosse mai vista in Europa: e senza che i vecchi regimi riuscissero a resistere, senza che gli Inglesi potessero impedirlo, l'intero antico continente venne unificato dall'oggi all'indomani. Era avvenuta la più temuta delle iatture del popolo britannico che vive sull'altra sponda della Manica. Bisognava far buon viso a cattiva sorte, ed il 27 marzo 1802 venne firmato il trattato di Amiens il quale doveva, nel pensiero britannico, costituire una tacita ripartizione delle sfere di influenza: alla Francia l'Europa, all'Inghilterra il resto del mondo.

Ma Bonaparte, primo console, non la pensava così, e riprese ben presto una attività politica coloniale cercando di riacquistare piena libertà d'azione sui mari. Per cominciare dette assistenza alla Repubblica Batava - uno dei satelliti della Francia - e mandò 41 vascelli ed un corpo di spedizione di 30 mila uomini a rioccupare l'isola di San Domingo; poi inviò un'altra spedizione verso l'Oceano Indiano che sbarcasse in India: e si accordò con la Spagna acquistandole la Luisiana in America del Nord. Infine dichiarò ufficialmente che Francia e Spagna rivendicavano il pieno dominio di Mediterraneo,

L'Inghilterra aveva assistito relativamente impassibile alla conquista napoleonica dell'Europa: allora, come oggi, si può sempre prevedere che i popoli ingiustamente ed innaturalmente occupati ed oppressi ritroveranno la loro libertà. E' questione di tempo, ma è anche necessario che lo spazio circostante rimanga libero. Gli inglesi avevano tracciato una linea di demarcazione attorno all'Europa: guai se avessero consentito a Napoleone di uscire dalla zona di infezione che gli era stata provvisoriamente consentita. Perciò nel 1803 scoppia nuovamente la guerra.

LÀ GUERRA DEL 1803

Il primo console, con gran senso pratico, si rende conto di non poter competere con gli inglesi sul mare: contro i loro 220 vascelli, 197 fregate e 279 bastimenti vari, egli dispone di poco più di cento navi dei vari tipi. Inoltre sia i materiali che gli equipaggi soffrono ancora delle conseguenze della rivoluzione. Perciò prende la decisione di abbandonare le colonie alla loro sorte, giungendo anche a vendere la Luisiana agli Stati Uniti, e si propone di mettere a terra l'avversario con uno sbarco di sorpresa in Inghilterra. Esattamente la stessa decisione che dovette fatalmente imporsi, in tempi più recenti ad Hitler.



Fregate in caccia con forza di velo, mentre un vascello si prepara a combattere.

Da parte sua l'Inghilterra rispose con la sua strategia tradizionale, quella del blocco marittimo. Una squadra britannica comandata da Cornwallis bloccò Brest, Nelson entra (nel Mediterraneo e si dispose in crociera di sorveglianza davanti a Tolone, mentre altre navi inglesi annientavano rapidamente il traffico francese sugli oceani.

Napoleone aveva il migliore dei suoi ammiragli, il Latouche-Tréville, a Tolone con la flotta che Nelson bloccava. E gli dette istruzione di forzare il blocco, dirigere verso l'Egitto attirandovi Nelson, svincolarsi dall'inseguitore ed uscire da Gibilterra.

sbloccare un vascello francese ed alcuni spagnoli che si trovavano a Cadice, liberare la flotta dell'ammiraglio Villeneuve a Rochefort, scavalcare il blocco di Brest, ed entrare a Cherbourg. La seconda parte dell'azione doveva poi consistere nella sortita delle due flotte francesi di Brest e di Cherbourg, le quali avevano il compito di attirare le

forze inglesi il più lontano possibile dalla Manica, far perdere le proprie tracce, e quindi ritornare di sorpresa nella Manica per assicurarvi una temporanea protezione alla innumerevole flotta di piccolissime imbarcazioni destinate a trasportare le truppe da sbarco, e che frattanto venivano concentrate a Boulogne.



Horatio Nelson



Pierre Charles Villeneuve.

Il piano era indubbiamente di larghe vedute, ed indicava un comportamento aggressivo tipicamente napoleonico. Tuttavia mostrava il suo punto debole nell'ultima frase che concludeva le istruzioni: "se avremo per 6 ore il dominio dello stretto di Calais diverremo i padroni del mando". Anche quelle sei ore erano difficili da ottenere, ed inoltre erano assolutamente insufficienti allo scopo: quando si è sbarcato un esercito, bisogna poi anche assisterlo nelle operazioni e rifornirlo. Napoleone avrebbe dovuto ricordare la recente esperienza della sua campagna in Egitto e le conseguenze tragiche di Abukir (*).

Fatti imprevedibili ritardano frattanto l'operazione: Austria e Russia minacciano la Francia e rallentano i preparativi a Boulogne - diviene imprudente immobilizzare truppe per lo sbarco quando sono minacciate le frontiere terrestri -, poi muore a bordo della sua nave l'ammiraglio Latouche-Tréville che deve essere sostituito in tutta fretta dal Villeneuve, trasferito dalla fotta che comandava a Rochefort. Col nuovo ammiraglio vengono accelerati i preparativi per la sortita; tuttavia la marina francese ancora risente dello sconquasso rivoluzionario e del logorio delle passate campagne. Si provvede con dei ripieghi; contadini ed ergastolani vengono istruiti alla manovra delle vele, artiglieri dell'esercito in luogo dei marinai sono imbarcati per adibirli ai cannoni navali. Anche il corpo degli ufficiali, che reclutava le "giacche rosse" tra i cadetti della nobiltà, è decimato; ed inoltre è duro e demoralizzante prendere ordini da Napoleone affatto digiuno di cose del mare, e tuttavia aspramente autoritario. Basti pensare alle sue istruzioni per sbloccare Brest prima dell'operazione finale nella Manica. In quel momento cruciale si chiedeva a Villeneuve di attaccare dal largo il blocco inglese di Cornwallis, mentre Ganteaume, il comandante di Brest, doveva "contemporaneamente" uscire ed aggredire il nemico alle spalle. Un tal piano andava bene per Marengo od Austenlitz, ma bisognava dipendere dal vento per manovrare. Il vento di ponente che era indispensabile per Villeneuve se voleva attaccare di sopravvento Cornwallis, avrebbe impedito a Ganteaume di uscire dal "Goulet" di Brest, poiché non vi era spazio bastante per tirare dei bordi e rimontare il vento.

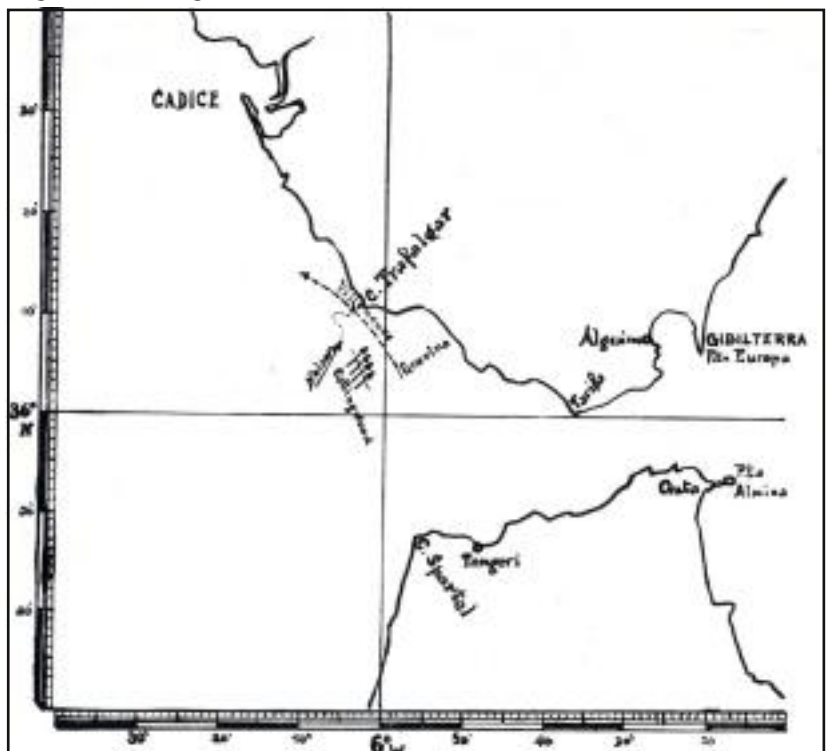
Se la strategia britannica fosse stata puramente difensiva, la battaglia di Trafalgar non sarebbe nemmeno avvenuta. Infatti qualora gli inglesi avessero tenuto ovunque un blocco stretto, nessuna squadra francese avrebbe potuto prendere il largo, e se l'avesse fatto non sarebbe andata molto lontano, ed a Rochefort od a Brest, dove le navi inglesi bloccavano entro il giro dell'orizzonte, non vennero neppure tentate delle sortite. Nelson invece, nel Mediterraneo, si comportava in altro modo. Ed era il solo a poterlo fare, perché assieme a Wellington in terraferma, aveva l'opinione pubblica in suo favore ed era perciò in grado di ignorare gli "standing orders" dell'Ammiragliato e far il suo capriccio come una prima donna.

Comunque sia, Nelson decise per un blocco largo: dispose le sue fregate al di fuori delle isole di Hyeres - posizione nella quale già si era appostato come subalterno al tempo della campagna di Egitto -, e si tenne con i vascelli di linea alla Maddalena, od addirittura a Sant'Antioco in Sardegna, pronto ad accorrere quando ne avesse avuto avviso dalle fregate. Insomma Nelson cercava di indurre Villeneuve ad uscire e prendere il largo, per affrontarlo e distruggerlo quando gli fosse impossibile di tornare sotto la protezione dei forti di Tolone. E non si può escludere che lo facesse anche per assicurarsi personalmente la gloria di una battaglia definitiva, sicuro d'altra parte che Cornwallis non poteva fare altrettanto perché era troppo vicino alle coste inglesi per osare i pericoli di una manovra larga, e quelli di una disubbidienza all'Ammiragliato,

LA CAMPAGNA DEL 1805

Villeneuve tenta una prima uscita il 12 gennaio 1805, e poi rientra a Tolone. Esce poi definitivamente il 30 marzo; è seguito a distanza dalle fregate inglesi di sorveglianza mentre dirige secondo i piani verso l'Egitto; le fregate inglesi lo perdono di vista e ripiegano sulla Maddalena per far rapporto a Nelson; questi, forse anche influenzato dal ricordo della campagna di Egitto, ritiene che Napoleone abbia per ora rinunciato allo sbarco da Boulogne, e che torni al vecchio progetto francese di aggredire la potenza britannica alla periferia, perciò si mette in crociera tra Sardegna ed Africa; Villeneuve ne approfitta per uscire da Gibilterra e (liberare i vascelli bloccati a Cadice, distruggendovi le forze inglesi di sorveglianza.

Nelson riceve la notizia in ritardo, e raggiunge Gibilterra circa 15 giorni dopo; si reca a Cadice, e la trova deserta. All'ultimo momento le istruzioni di Napoleone erano state cambiate, e Villeneuve doveva raggiungere le altre navi francesi ad un appuntamento alla Martinique. L'ammiraglio inglese si appresta a dirigere sulla Manica, quando ha notizia da una nave americana, e quindi dall'ammiraglio inglese Campbell il quale comanda la flotta portoghese, che Villeneuve si è diretto a ponente, probabilmente verso le Antille. Nelson ha ora circa venti giorni di ritardo, le istruzioni dell'Ammiragliato britannico gli ingiungono "se perso il contatto con i francesi, dirigere sulla Manica",



tuttavia decide di fare di testa sua, inseguire il nemico, impedirgli di ricongiungersi con gli altri reparti in Europa e se possibile distruggerlo. Insomma recitare il suo eroico monologo sulla scena marina. La decisione è quanto mai arrischiata, in quanto l'Atlantico è ben più vasto del Mediterraneo, nel quale il nemico era ben riuscito a far perdere le sue tracce. Ma non si deve dimenticare che i francesi sono materialmente e psicologicamente impreparati ad un comportamento offensivo a largo respiro: e chi si limita ad una puntata entro lo scacchiere avversario è condannato in partenza a far la fine della Bismark nell'ultima guerra.

Il 4 giugno Nelson è a Barbados, e Villeneuve, allarmato, torna verso l'Europa dirigendo su Ferrol, dove il 22 luglio si scontra con l'ammiraglio inglese Calder, sino a che, il giorno 24 le due flotte si perdono di vista. La flotta francese entra a Vigo, si rifornisce e riceve da Napoleone istruzioni di dirigere sulla Manica. Tuttavia gli ordini dell'imperatore gli consentono di ritirarsi su Cadice "qualora l'ammiraglio giudicasse difficile la realizzazione del piano indicatogli".

Villeneuve è in stato di apprensione, manda una fregata a richiamare a sé altre navi francesi che si trovavano nel Golfo di Guascogna, e quando gli appaiono all'orizzonte otto vele amiche, le giudica nemiche e si allontana verso il sud senza prendere contatto. Il 20 agosto entra a Cadice, Nelson lo viene a sapere il 26, ed il giorno 30 agosto il porto è bloccato da trenta vascelli inglesi.

Per comprendere le decisioni di Villeneuve bisogna tenere presente i due tipici atteggiamenti operativi degli inglesi e dei francesi, non solo in questa campagna, ma in tutta la loro storia navale. Gli inglesi, essendo in forze preponderanti, si sono sempre protesi all'offensiva, attaccando le forze avversarie anche quando fossero localmente preponderanti, in modo da arrecare in ogni occasione il massimo logorio al nemico. I francesi per contro badavano a conservare intatte le loro forze navali, riservandole per quello che i loro strateghi chiamavano "la decisione finale", ossia per quella sperabile unica azione risolutiva che potesse volgere le sorti della guerra. Gli ammiragli francesi sapevano che azioni di logorio sarebbero state tutte a loro danno.

Tuttavia la collera di Napoleone non ebbe limiti quando seppe che Villeneuve aveva fatta la "insigne bêtise" di farsi bloccare dentro a Cadice. Gli mandò un messaggio insultante, e l'annuncio che il vecchio ammiraglio Rosily era già partito per venire a rilevarlo dal comando. Come sempre, un dittatore non può ammettere i propri errori, la causa delle sconfitte vien fatta ricadere sulla incapacità o la mancanza di energia dei subordinati. Ciò non toglie che tale circostanza determinasse la fine dei tentativi di sbarco in Inghilterra da Boulogne.

La condotta di Villeneuve come ammiraglio era certamente criticabile; personalmente egli era però un valoroso, e nell'apprendere che l'imperatore l'aveva tacciato di viltà decise di affrontare al più presto il nemico e mostrare che era capace di morire degnamente sul campo dell'onore.

(continua al prossimo numero)



TRADIZIONI MARINARE

Dopo i fari "Lilla" Mariotti questa volta ci racconta la storia della tonnarella di Camogli, ancora in attività e gestita da una Cooperativa tra pescatori. Tonnarella e non tonnara perchè si tratta di un sistema simile ma più semplice e piccolo rispetto alla tonnara, due sole stanze rispetto alle sei-nove delle altre e una rete di sbarramento più corta. Inoltre le tonnare sono fatte per restare in mare solo poche settimane mentre la tonnarella a Camogli viene calata in mare per circa 6 mesi, da aprile a settembre. Questo sistema di pesca stagionale vanta secoli di storia a Camogli.



CAMOGLI, LA SUA TONNARA

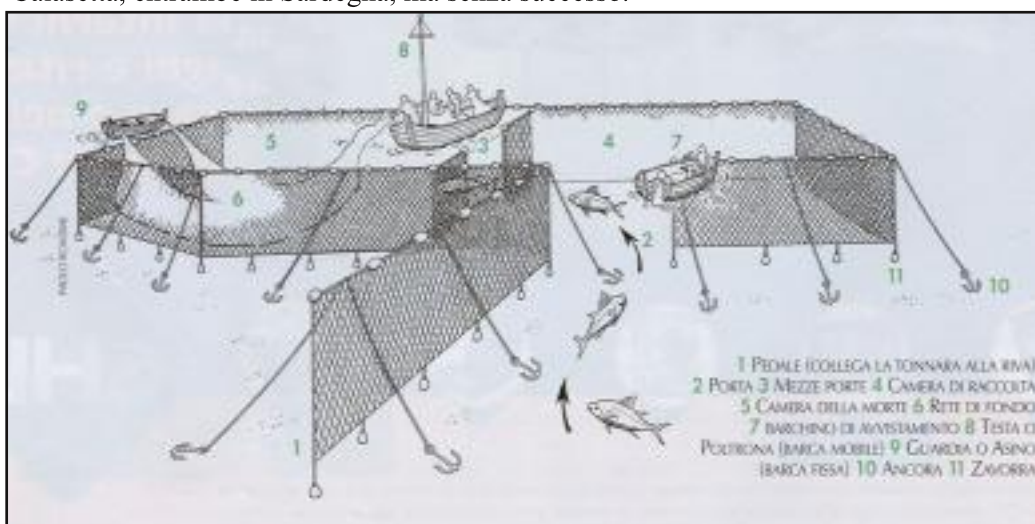
Testo e foto di ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

CAMOGLI, perché è qui che si svolge la nostra storia, o meglio la storia della sua Tonnara, una delle ultime rimaste in tutta Italia, un monumento alla tradizione della pesca, antico come il tempo.

Camogli ha una lunga tradizione marinara con i suoi Mille Bianchi Velieri in navigazione intorno al mondo, ma anche una tradizione anche più antica: la pesca e in particolare la pesca con la tonnara.

Cos'è una tonnara? E' un insieme di reti disposte in mare con uno schema fisso, uguale da secoli e per tutte le tonnare che, come dice il nome, viene usato per la cattura dei tonni. Questo sistema di pesca era già praticato dai Fenici, dai Greci e dagli Arabi che lo utilizzarono nell'antichità e lo diffusero largamente. Gli Arabi fecero i primi esperimenti di tonnara in Sicilia intorno all'anno 1000, mentre gli Spagnoli, che avevano imparato questo sistema di pesca durante la dominazione Araba nel loro paese, iniziarono a calare le tonnare lungo tutta la costa occidentale della Sardegna dopo averne preso possesso nel 1478.

Ai giorni nostri nel Mediterraneo ne erano rimaste pochissime: due in Sicilia, quelle di Favignana e di Bonagia, entrambe ormai non più operanti, mentre sono ancora attive quella di Carloforte, sull'Isola di San Pietro in Sardegna e quella di Camogli, che ormai è la sola rimasta in Liguria e nel Nord Tirreno. In anni più recenti erano stati fatti dei tentativi di calare di nuovo, dopo anni di inattività, la Tonnara Saline a Stintino e la tonnara di Calasetta, entrambe in Sardegna, ma senza successo.



L'unica cosa che differenzia queste tonnare sono le dimensioni; quelle siciliane e sarde sono di grandi dimensioni e con molte stanze, da sei a otto, in cui il tonno sosta, prima che vengano aperte le varie porte che avviano il pesce verso la camera della morte, dove si effettua la "mattanza", che avviene con tempi stabiliti

dal Rais, mentre quella di Camogli, definita "tonnarella", è più piccola, ha solo due stanze, e la rete viene "levata" tre volte al giorno e non viene effettuata la "mattanza". La "tonnara" vera e propria è intesa esclusivamente per la pesca del tonno (pesca che comincia a Maggio e dura circa quarantacinque giorni) e che cattura il cosiddetto "tonno di corsa" o "tonno rosso" quello cioè, che arriva nei nostri mari in primavera dall'Oceano Atlantico del Nord attraverso lo Stretto di Gibilterra per riprodursi lungo le coste del Mediterraneo in acque più calde e meno profonde seguendo un tragitto vicino alla costa da Ovest a Est. Questa pesca termina solitamente con la crudele e sanguinaria

“mattanza”, parola di chiara origine spagnola, (“matar” significa uccidere) quando le reti della “camera della morte” vengono sollevate ed i tonni, arpionati uno per uno, vengono issati sulle barche in un tripudio di sangue, canti antichi e grida d’incitamento. Qualcuno pensa che questo sia un crudele sistema di pesca anche se in realtà non è così. La pesca del tonno una volta apportava grandi vantaggi economici non solo ai proprietari delle Tonnare, ma anche a tutte le persone che, in un modo o nell’altro, vi lavoravano intorno e spesso, in certi piccoli centri, era l’unico mezzo di sostentamento della comunità. La “tonnarella”, come quella di Camogli, può catturare qualunque tipo di pesce di passaggio, oltre ai tonni, rimane in mare da Aprile a Settembre e, come è già stato detto, “leva” le reti tre volte al giorno. La camera della morte, l’ultima stanza della tonnara, viene sollevata a braccia, dopo un’accurata ispezione da parte del Rais, e il suo contenuto caricato sulla barca, chiamata "asino", che lo porterà poi in porto. Anche qui, alle volte, se i pesci sono di grosse dimensioni vengono arpionati, ma questo non ha niente a che vedere con la mattanza vera e propria. Un'altra caratteristica della nostra tonnara, che la differenzia dalle altre tonnare, è questa: l'operazione di sollevamento della rete viene fatta nel più assoluto silenzio, rotto solo dalle istruzioni che si passano i tonnarotti; niente canti, grida d'incitamento e tutto quel turbolento sbattere d'acqua e sangue che caratterizza le tonnare di altre regioni, solo qualche colorito intercalare quando qualcosa non va per il verso giusto.

Da anni, tantissimi anni, la rete della tonnara di Camogli viene tesa sempre nello stesso posto, a circa 400 metri da Punta Chiappa, quasi sotto la millenaria Chiesa di S. Nicolò. La rete è ancorata a terra a uno scoglio che la fantasia popolare dice si chiami “pedale” o “pesale”, in realtà “pedale” è il nome della rete che viene legata a un anonimo scoglio, senza particolari nomi romantici in una piccolissima insenatura del Monte di Portofino che si chiama “Sca’ di Rocco”. Da questo scoglio parte la rete



d’arresto, appunto “il pedale”, fatta di filetto di cocco, che va verso il largo e il cui scopo è quello di chiudere il passaggio ai pesci e guidarli verso una prima “camera grande” o “di raccolta”, anch’essa di cocco. Da qui i pesci entrano nella “lea”, detta anche “camera della morte” che ha una prima parte in cocco e il terminale in nylon con maglie sempre più strette ed è senza via d’uscita. Il “pedale” è lungo 340 metri, la porta d’entrata nel recinto che è antistante alla “camera della morte” è larga 25 metri. A destra si trova un recinto rettangolare lungo 80 metri e, a sinistra davanti al “sacco”, c’è un’anticamera di 30 metri che conduce alla “camera della morte”, che misura 100 metri. La rete viene ormeggiata sul fondo ed è profonda dai 10 ai 45 metri e per ancorarla al fondale vengono usati almeno 20 ancorotti a tre o quattro punte unitamente a delle grosse pietre del peso di circa 20 Kg. ciascuna. Per mantenere le reti perimetrali perfettamente verticali sono impiegati in superficie dei galleggianti di plastica (che una volta erano di sughero) chiamati “natelli”, posti a distanze regolari. Il tutto, visto dall’alto, risulta in un disegno armonioso, col pedale che va diritto dalla costa verso il largo, segnato dai puntini bianchi dei “natelli”, e si aggancia a metà della grande rete, anch’essa disegnata di puntini bianchi. E’ una grande libellula adagiata sul mare che sembra pronta a spiccare il volo.



Un’immagine del tutto diversa si ha guardando la rete sott’acqua. Fa impressione vedere quell’ammasso di corde che si perde nel buio del profondo; costeggiandolo sembra un antico palazzo medioevale, abbandonato, silenzioso, un insieme di stanze e corridoi, porte che si aprono e si chiudono. Se si guarda bene, sembra di vedere i fantasmi di coloro che lo hanno abitato, ma sono solo i raggi del sole che penetrano dalla superficie e danzano con il mare.

Sopra le reti una volta erano ancorate due barche, strane a vedersi, grigie, disalberate, senza sovrastrutture,



sembravano quasi gli avanzi di un naufragio, invece giocavano un ruolo molto importante nell'impianto della tonnara. La prima, più grande, era ormeggiata all'ingresso della "camera della morte" e anticamente veniva chiamata "rancio" perché vi si trovava l'alloggio dell'equipaggio di turno e la cucina, mentre in seguito ha preso il nome di "poltrona" e veniva usata da tonnarotti per la "leva" del sacco. L'altra barca, che era mobile e un po' più piccola, è sempre stata chiamata "asino", era ancorata al sacco ed era quella che sopportava il carico del pescato dopo la leva. Ma questo è il passato, oggi qualcosa è cambiato. La "poltrona" si trova sempre là, grande, grigia, ancorata al sacco e immobile, mentre l'"asino" viene portato avanti e indietro tre volte al giorno da Camogli verso la tonnara dai sei tonnarotti di turno, portando a rimorchio una barca più piccola, la "vedetta", e viene ancorato all'altra estremità del sacco. Usando la piccola barca il Rais o il "capoguardia" come si chiama oggi, si muove agevolmente tra le due barche e, usando un visore col fondo di vetro, detto "specchio", può controllare che la "camera della morte" sia piena e pronta per la levata. A un suo cenno dalla "poltrona" cominciano a sollevare la grande rete per mezzo di sei cavi, avvicinandosi lentamente, metro per metro, all'"asino", finché

tra le due barche rimane solo un grande sacco pieno di pesci guizzanti che vengono poi caricati sull'"asino" che torna a Camogli con il pescato. Questo avviene tre volte al giorno con orari che variano secondo i mesi, ma la prima levata è all'"albetta", e viene effettuata appena il primo chiarore si intravede a Est, e questo richiede ai

tonnarotti una levataccia, spesso intorno alle due di notte. Era usanza, al ritorno da questa "leva" preparare a bordo dell'asino una zuppa di pesce utilizzando il pescato meno pregiato posto in due grossi piatti, con le tradizionali gallette sul fondo, e messi uno a prua e uno a poppa, dove i pescatori allegramente pescavano con le mani, annaffiando il tutto con del generoso vino bianco. Questa "leva" viene modificata nel corso della stagione con il ritardare del levarsi del sole. La partenza per la seconda leva avviene intorno alle 6,30 del mattino all'inizio della stagione e intorno alle 7,30 verso la fine della stagione e la rete viene tirata tra le nove e



le dieci. Ma queste due partenze possono essere seguite da poche persone, qualche nottambulo o qualche mattiniero, mentre la terza viene effettuata nel pomeriggio. E' bello sentire l'asino con il suo motore scoppiettante che arriva dal

porto e quando appare da dietro il campanile della Chiesa si può rimettere l'orologio: sono le 16,30. E' uno spettacolo soprattutto nei pomeriggi estivi dei giorni di festa, quando il Golfo è affollato da barche di tutti i tipi e tutte le dimensioni e l'asino trotterella sbuffando in mezzo a tutta questa gente, impassibile, con la sua vedetta a rimorchio ed i suoi tonnarotti seduti sui banchi. Purtroppo sembra che lo scoppiettio di quel motore, forse di notte, abbia disturbato il sonno di qualcuno, perché questa estate è stata sostituita la marmitta e ora la barca arriva e parte in silenzio. Un altro pezzo di storia che se ne va.

Ma chi sono i tonnarotti? Sono uomini e ragazzi che in parte vengono assunti stagionalmente e che in parte lo hanno scelto come mestiere,



anche tramandandolo di padre in figlio, e che devono essere dotati di una buona dose di spirito di sacrificio, di entusiasmo e anche di una grande passione per il mare per sopportare i disagi di un lavoro che li obbliga a levatacce a ore impossibili ed a fatiche non indifferenti. La tonnara non conosce soste, la barca deve partire tre volte al giorno, con qualsiasi tempo. Negli anni '20 del 1900 a Camogli esisteva una corporazione chiamata "Lupi di Mare"; vestivano con maglia e berretto blu e stazionavano a turno sul moletto sotto la Chiesa, chiamato "Il Giorgio", pronti ad intervenire in caso di pericolo in mare per i pescatori e se il mare era brutto e la tonnara correva dei rischi non solo loro, ma anche la popolazione correva a portare soccorso per salvare le reti ed il pescato. I marinai sono dodici che lavorano su due turni di una settimana ciascuno, da sabato a sabato, diretti dal "Rais", parola di chiara origine araba, che nel dialetto Camogliese, in tempi antichi, diventava "Raixe, termine che è stato abbandonato da tempo perché qui, a differenza dalle altre tonnare Siciliane e Sarde, non viene usata, e quello che in altri impianti è il Rais, qui diventa "Il Capoguardia" perché è questo che gli uomini di Camogli vanno a fare sulla Tonnara "La Guardia". Comunque la si chiami, questa è una figura molto importante, è colui che sovrintende alla messa in opera della tonnara, colui che decide quando è il momento della levata; utilizzando lo specchio e la sua esperienza sa quando tutti i pesci sono nella camera della morte e quando questa deve essere sollevata. Spesso un Rais rimane alla tonnara per molti anni, come Lorenzo Gelosi, detto Cen, una leggenda che purtroppo ormai ci ha lasciato ma che, benché già novantenne, era rimasto al suo posto per più di 40 anni e che, anche quando a raggiunto la pensione nel 1979, e nonostante l'età che avanzava, durante l'inverno partecipava alla lavorazione delle reti e sovrintendeva alla calata delle reti della tonnara portando il contributo della sua lunga esperienza, o il "capoguardia" che lo ha sostituito, Giovanni Revello, anche lui in tonnara da 40 anni e, per il momento, fermamente deciso a restarci. Il vecchio Cen era famoso per il suo amore per i gatti ed era facile incontrarlo in giro per Camogli, lo si vedeva camminare un po' curvo e col passo dondolante di chi è abituato a stare in barca e allontanarsi racchiuso nel silenzio ovattato della sua sordità, oppure seduto al suo posto abituale in un caffè del porto, con la testa posata sul petto, addormentato, ma pronto a svegliarsi appena gli uomini tornano a terra per chiedere come è andata la pesca. Anche i tonnarotti a Camogli perdono questa denominazione così cara ad altre tonnare. Vengono chiamati così solo su articoli di giornale o riviste, ma in realtà a Camogli questi uomini sono solo <<O pescôu da Tõnnãea>> (Il pescatore della Tonnara).

Un discorso a parte merita la rete della tonnara. Mentre i pescatori di Camogli le calavano in mare e le toglievano ogni anno, la storia passava su di loro. Sono passati grandi uomini, pittori scrittori, sono passate rivoluzioni, guerre e tutti gli uomini e le donne di Camogli che hanno lavorato intorno a quelle reti, che passavano l'inverno a ripararle e ad intrecciarne di nuove. Anticamente le reti erano fatte con la "lisca", un'erba lunga e flessibile che nasce spontanea sul Monte di Portofino e che qualcuno andava a raccogliere, faceva seccare, macerare e poi intrecciava per farne reti e corde. Ora non più, l'erba è protetta e le reti, meno l'ultima parte della "camera della morte" che è di nylon, sono in filetto di cocco (Ajengo superiore) che arriva ogni anno a Camogli in balle ruvide e giallastre importate dall'India. Questo materiale viene ancora lavorato interamente a mano, erano famosi i fratelli Giovanni e Antonio Revello e dal figlio di quest'ultimo, Giuseppe. Ogni anno, durante l'inverno, arrivano nel loro magazzino le grosse balle da 150 Kg. ciascuna ed i tre uomini lavorano quel materiale trasformandolo nella rete che poi ai primi di Aprile sarebbe stata calata in mare. La rete finita pesa 1.200 Kg. Questa operazione deve essere rifatta ogni anno perché durante il periodo in cui rimane in mare alla rete di cocco attecchiscono molluschi e alghe che da un lato sono un invito per i pesci che vengono attirati da un'esca appetitosa, ma dall'altro ne impediscono il recupero per cui, alla fine della stagione, le reti vengono tagliate ed abbandonate in mare dove, essendo una fibra naturale, diventano pastura per i pesci.

A San Fruttuoso, piccolo borgo e sede di una millenaria abbazia raggiungibile da Camogli solo in barca o a piedi attraverso un ripido sentiero che parte dal Monte di Portofino, vengono lavorati ogni inverno, a mano e secondo canoni antichi, i lunghi cavi che serviranno sia per legare tra loro le varie parti della rete, che per sollevare il sacco durante la "leva". Anche questi cavi sono ora fatti di filetto di cocco.

LE REGATE DI STRAULINO

Finisce con questa 16esima puntata la "cavalcata" di Sergio Pepe per ricostruire gli irripetibili successi di Agostino Straulino al timone delle classi olimpiche su i più famosi campi di regata del mondo. Trentanni di vittorie, sempre ed esclusivamente per i colori dello Sport Velico Marina Militare, mai traditi anche quando è passato a gareggiare e vincere con le imbarcazioni d'altura: perché, il più grande timoniere di tutti i tempi della Vela italiana, è stato fino all'ultimo suo respiro soprattutto un Ufficiale di Marina.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Addenda a parte XV (1967-1968), parte XVI e ultima (1969-2004)

SERGIO PEPE

Nel precedente articolo ho scritto del 5.5 **Rabicano** (I-55) disegnato da Einar Ohlson e costruito nel 1967, su commissione della F.I.V., dal cantiere VelScaf di Dario Salata, a timone del quale Straulino, con Carlo Rolandi e Ferdinando Sanfelice di Monteforte, conseguì a Nassau un deludente 16° posto al Campionato Mondiale del 1967, dopo la vittoria nel 1965 a Napoli e il 5° a Copenhagen nel 1966.

Carlo Rolandi, nel supplemento al numero di dicembre 2005 della Rivista Marittima dedicata a Straulino, così ricorda **Rabicano**: *“Questa barca, a noi poco familiare, perché di acquisto recentissimo, aveva la barra del timone sottocoperta, il che andava benissimo intantochè il vento era medio/leggero, ma diventava quasi incontrollabile nelle andature in poppa, quando vi era vento forte e mare formato. Ricordo ancora il povero Tino costretto a timonare con il corpo rivolto verso la poppa della barca e la testa girata verso prua per controllare lo spinnaker che ondeggiava di continuo per le forti onde che facevano planare la barca. Le due mani stretta alla barra del timone ed uno sguardo che dava la netta sensazione della difficoltà del momento.”* Come ci informa il benemerito arch. Andrea Rossi ne *“I 5.5 metri di Stazza Internazionale - La storia e la flotta della Classe Italiana”*, Guido Tommasi Editore, 2017, **Rabicano** è esposto a Pianello del Lario nel Museo della Barca Lariana, insieme ad un'altra barca di Straulino, però titolatissima: **Merope** (2958-Old Greenwich 1950).

Sempre nel supplemento al numero di dicembre 2005 della Rivista Marittima, Carlo Rolandi ci racconta anche una fase delle One Ton Cup del 1968, nella quale Straulino si classificò terzo: *La tenacia di Tino Straulino, la forza di lottare fino all'ultimo metro che lo separava dal traguardo, non le dimenticherò mai. Regatavamo nel Mare del Nord per la «One Ton Cup» con il Kerkyra di Marina Spaccarelli ed eravamo di base nell'isola di Helgoland, nel golfo omonimo. Kerkyra era una barca non facile nelle manovre avendo in coperta un sistema di rinvii che permettevano di cazzare e di regolare il fiocco seduti sopravvento. Diavolerie del cantiere tedesco che aveva attrezzato la barca senza tener conto delle difficoltà per ben manovrare alla bisogna. Eravamo partiti per la regata di crociera lunga ed il percorso era tutto al vento di bolina fino a raggiungere una boa costituita da una nave-faro ormeggiata nel bel mezzo del Mare del Nord. Bolinammo tutto il giorno e buona parte della notte per raggiungere la nave-faro, con vento abbastanza forte e mare corto ed incrociato, che saliva a bordo ad ogni onda che incrociavamo. Ancora ricordo quell'acqua dolciastra per la scarsa evaporazione, e gelida, che ci investiva in pieno. Come Dio volle, riusciamo nel buio della notte a trovare quella nave-boa e a virarla per ritornare con forte vento in poppa ed onda formata verso Helgoland. Arrivati sotto costa dovemmo virare un'altra boa che ci costringeva a compiere di bolina l'ulteriore tratto di tre/quattro miglia che ci separava dalla linea di arrivo. Nonostante avessimo regalato per più di 24 ore, ci trovammo vicine due barche concorrenti che cercavano di superarci bordeggiando sotto costa ed effettuando numerose virate. A Straulino cominciarono a brillare gli occhi, prese il timone che nel frattempo aveva consegnato ad altro membro dell'equipaggio per riposarsi (aveva vegliato*

tutta la notte in cerca della famigerata nave-faro) e cominciò a marcare le due barche avversarie come se avessimo appena iniziato una normale regata di triangolo. Le virate si susseguirono senza sosta e qui venne fuori la difficoltà di manovrare il fiocco con i numerosi rinvii. Ma ce la facemmo lo stesso, forse San Gennaro volle accorrere in aiuto dei due napoletani, mio figlio ed io, che eravamo a bordo, e finimmo col mantenere la nostra posizione.

Terminate le dovute addenda per gli anni 1967 e 1968, passiamo agli anni successivi, nei quali spicca, come già illustrato nel precedente articolo, la vittoria nel 1973 della One Ton Cup con **Ydra**. Straulino ormai si dedica sempre di più alla vela d'altura e, infatti, nel 1974 si aggiudica con **Ydra** l'Anzio-Tavolara-Anzio e poi è a Torquay per difendere, senza successo, la One Ton Cup.

Per molti anni Straulino ha come base il Circolo Nautilus di Fiumicino, dove dispone dell'Alpa 12,70 **Kerkyra III** (I- 4954 S.&S. 1969), già di Marina Spaccarelli Bulgari. Con **Kerkyra III** Straulino naviga nel Tirreno e nell'Adriatico, con frequenti spole tra Trieste e Lussino, come riporta Giuliano Gallo nell'ultima parte de "Il Padrone del Vento" ed. Nutrimenti 2005, BEAT 2017.



Altra grande passione di Straulino è stata la pesca che esercitava nelle sue solitarie uscite a Fiumicino e a Lussino, terra e mare natii, dove tornava appena poteva sempre con lo stesso amorevole sentimento.

Per quanto riguarda la vela di triangolo, argomento di questa cronologia, Tiziana Oselladore in "*Sraulino signore del mare*" Comunicarte Edizioni, 2009, annovera la vittoria nel 1989 alla Spezia nelle Regate del Golfo su **Grifone** con Massimo Minervini e Vittorangeli. Per l'Altura, sono riportate le vittorie sul glorioso **Sagittario** (I 5569 Sciarrelli / Craglietto, 1970) in regate svolte a Napoli (Trofeo Amm. Giovanni Acton) e a Trieste tra il 1996 e il 2002, tra le quali la Barcolana. Il Presidente dell'Y.C. Adriaco Francesco Cosulich, intervistato da Luca Bontempelli, così ricorda le regate triestine di Straulino: <https://www.youtube.com/watch?v=WygWrLuNZGs>

Venerdì 19 settembre 2003 Straulino è a Napoli, al Molosiglio, per riprendere il timone di una sua conoscenza giovanile: **Italia**, l' 8 m S.I. olimpionico con il quale nel 1936 a Kiel si era classificato secondo alla "Coppa Hindeburg", regata svoltasi al termine della XI Olimpiade, alla quale il ventiduenne Straulino aveva partecipato come riserva. Il nostro Centro Studi nel 2005 ha dedicato il Quaderno n. 2 a quella veleggiata, che è stata anche ricordata da Carlo Rolandi nel n. 41 gennaio 2016 di questa rivista.

Il 14 dicembre 2004 Agostino Straulino ammainava per sempre le vele.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

La ricostruzione storica dei successi del Canottaggio italiano si sta dimostrando un lavoro davvero meritorio che Sergio Pepe sta portando avanti con la sua ben nota precisione e capacità. Non ci sembra vero a noi del CSTN di poterci togliere un debito verso lo sport del Canottaggio e i suoi silenziosi Canottieri, ma non è facile trovare chi parla di questa disciplina e poi i Canottieri, in generale, parlano sempre poco.



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

SERGIO PEPE

(parte sesta - 1961- agosto 1963)

La storia del nostro canottaggio registra non molte vittorie dell'otto in regate internazionali della massima categoria, e perciò quelle conseguite restano memorabili. Il primo successo agli europei è nel 1911 per merito della S.C. Querini; poi bisognerà attendere il 1927, con l'otto del C.C. Diadora di Zara, cui seguirà una tripletta nel 1927, nel 1928 e nel 1929 per merito prima della S.C. Vittorino da Feltre di Piacenza e poi, per due anni consecutivi, dell'U.C. Livornesi, che vince anche il titolo nel 1937. Nel dopoguerra, si registrano i successi continentali nel 1947, 1949, 1950 della S.C. Varese, e nel 1957 e 1958 del G.S. Moto Guzzi.

Nell'agosto 1961 si svolgono a Praga i Campionati Europei e la finale di domenica 27 viene addirittura trasmessa dalla RAI sull'unico canale televisivo (*foto 1*)

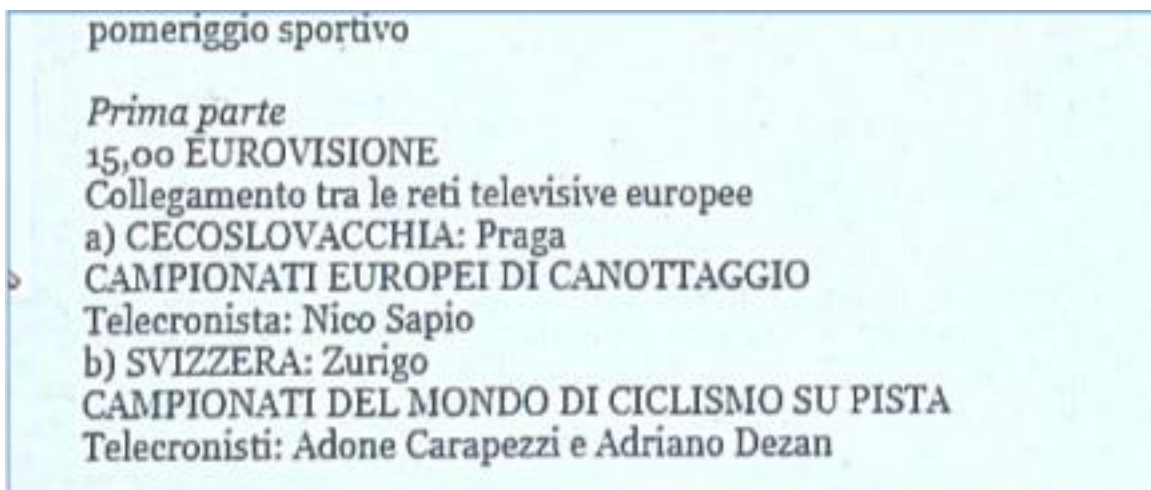


Foto 1.

Lungo la Moldova l'Italia ritorna a vincere il titolo continentale in otto, con un equipaggio misto Moto Guzzi-Marina Militare formato da Romano Sgheiz, Giovanni Zucchi, Raffaele Viviani, Giuseppe Palese, Fulvio Balatti, Giampiero Gilardi, Vinicio Brondi, Sereno Brunello, con al timone Ivo Stefanoni (*foto 2*). Dopo i cinque articololetti sinora pubblicati, credo che non sia necessario indicare quali sono i vogatori della Guzzi e, quindi, per esclusione i quattro militari. Merita di essere ricordato il propulsore e allenatore della Scuola Centrale Remiera della M.M. di Sabaudia, il mitico Capo Bovo, il padovano Mario Bovo, che insieme all'altro mitico Angelo Alippi, portò al successo l'otto misto.



Foto 2.

L'Archivio Luce ci consente di vedere la sintesi della regata con l'entusiasmante serrate degli azzurri che, impostati con il sistema Carcano, sopravanzano sul filo di lana la Germania :

[https://patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000037460/2/cecoslovacchia-campionati-europeicanottaggio.html?startPage=160&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:\[%22*:%22\],%22fileIdDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20,%22temi%22:\[%22%22canottaggio%22%22\]}](https://patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000037460/2/cecoslovacchia-campionati-europeicanottaggio.html?startPage=160&jsonVal={%22jsonVal%22:%22query%22:[%22*:%22],%22fileIdDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20,%22temi%22:[%22%22canottaggio%22%22]})

‘E stata l'ultima vittoria di un nostro otto agli Europei che si disputeranno sino al 1973, mentre è sempre mancato un titolo mondiale e olimpico in otto, anche se meritano di essere ricordati i due Ori sfuggiti agli Scarronzoni livornesi, per due decimi di secondo all'Olimpiade di Los Angeles del 1932 e per 6 decimi a quella di Berlino del 1936.

Al contrario, ben 15 sono stati i titoli iridati nell'otto pesi leggeri a partire dal 1982 a Lucerna, e poi, 1984,1985, dal 1988 al 1992, 1994, 1995, 2002, 2005, 2006, 2009, 2013.

Agli europei di Praga del 1961 si aggiunge il titolo europeo vinto nel 4 senza dall'equipaggio della S.C. Falck di Dongo, già Argento all'Olimpiade di Roma, composto da Renato Bosatta, Tullio Baraglia, Giancarlo Crosta, Giuseppe Galante e allenati da un altro mitico allenatore: Giorgio Galli.

Infine, è da ricordare il Bronzo europeo conquistato, sempre a Praga nel 1961, dal 4 con del G.S. Fiamme Gialle formato da Vito Casalucci, Salvatore Ibba, Francesco Staiti, Michele Vertuccio, tim. Giuseppe Giorgianni, allenati da Vittorio Catavèro e impostato con il sistema Carcano (*foto 3*).



Foto 3.

Nel giugno del 1962 la Moto Guzzi è ancora una volta a Henley, ma questa volta con l'otto per partecipare alla Grand Challenge Cup, detenuta dalla Marina Militare dell'URSS.

L'otto raggiunge la finale e si trova di fronte, anzi di fianco, proprio la M.M. URSS che non si lascia superare, come da questo video Pathè <https://www.youtube.com/watch?v=2akdLEvPFLw> che contiene anche la sesta e ultima vittoria consecutiva nella Diamond Challenge Scull di Stuart Mackenzie, e la vittoria nella Steward's Challenge Cup del Trud Club di Leningrado, che ha adottato per il 4 senza il sistema Carcano.

Nel settembre 1962 si svolge a Lucerna il primo Campionato Mondiale, ma gli equipaggi azzurri non raggiungono le medaglie; i migliori piazzamenti sono del 4 senza della Falck e dell'otto misto Guzzi- M.M. che giungono quarti. Da ricordare, però, la vittoria nel singolo di Alexander Ivanov, già Medaglia d'Oro a Melbourne nel 1956, a Roma nel 1960 e futuro Oro a Tokio nel 1968.

La stagione internazionale del 1963 si apre con significativi successi dei vogatori Azzurri: il 3 agosto si svolge a Duisburg il Pentagonale Giovanile della FISA, riservato a Belgio, Francia, Germania, Italia e Svizzera.

Gli equipaggi selezionati per indossare la maglia azzurra sono reduci dai Campionati Italiani Allievi che si sono svolti il 30 giugno a Pallanza e si sono conclusi con i risultati come da [foto 4,5,6](#), gentilmente fornite da Vincenzo Palomba, che ringrazio, perché non mi fa mai mancare il suo aiuto.



Foto 4.



Foto 5.

Come si legge, il 4 con vittorioso della Moto Guzzi è andato poi a formare l'otto, anch'esso vittorioso, così come il 4 con della S.C. Limite sull'Arno e dell'Y.C.C. Savoia, secondi e terzi classificati, hanno fatto parte dei rispettivi otto, terzi e quarti classificati; idem per il due con del Savoia con Raffaele Caliando e Carlo De Feo, secondi classificati e poi nell'otto, e idem per il due senza della S.C. Falck composto da Guido Leali e Gianfranco Fontana, che bissano il titolo italiano anche nel quattro senza. Insomma, i nostri canottieri sono abituati a velocissimi tempi di recupero! Ma a Duisburg bisogna presentarsi in partenza freschi e non con una regata già sulle spalle. Sulla base dei risultati di Pallanza e tenuto conto che i vogatori del 4 con della Moto Guzzi non possono andare a formare l'otto, viene varato e collaudato a Mandello del Lario, sotto la guida di Giuseppe Moiola e Arturo Cascone, allenatore del C.N. Posillipo, un otto misto composto da vogatori del C.N. Posillipo, Y.C.C. Savoia, G.S.Moto Guzzi, e precisamente: Francesco Scippa (CNP), Carlo De Feo (YCCS), Arnaldo Triboli (MG), Angelo Lettera (CNP), Carlo Segalli (MG), Salvatore Japichella (CNP), Eugenio Astone (CNP), Raffaele Caliando (YCCS), tim. Ivo Stefanoni (MG).

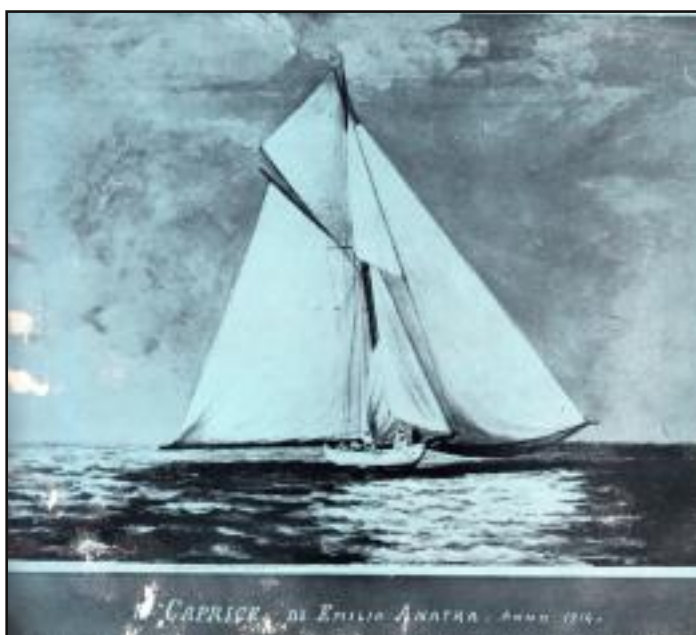
Le selezioni si svolgono all'Idroscalo di Milano il 26 luglio, come da Corriere della Sera dello stesso giorno ([foto 7](#)).

<p>V GARA - 4 di punta senza timoniere - m. 1.500</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. S.C. Falck: Leali Guido, Fontana G. Franco, Conti Manzini P. Angelo, Zanotta Claudio, t. 5'13"1. 2. C.C. Napoli: Cammarota Antonio, Dell'Anno Vincenzo, Ceudech G. Franco, Limpido Edoardo, t. 5'27"3. 3. S.C. Lecco: Citterio Carlo, Fiorani Piero, Frigerio Luigi, Tombini Riccardo, t. 5'30"5. <p>VI GARA - Doppio - m. 1.500</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. S.C. Esperia-Torino: Rampini Luigi, Perrone Federico, t. 5'52"5. 2. Dop. Ferr. Trieste: Benucci Otello, Vettor Giorgio, t. 6'00"2. 3. Soc. Ginnastica Triestina: Metti Romano, Strain Anselo, t. 6'00"3. <p>VII GARA - Otto di punta - m. 1.500</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gr. Sp. Moto Guzzi: Stropeni Giovanni, Pozzi Pietro, Stropeni Livio, Triboli Arnaldo, Scola Bruno, De Bernardi Mauro, Segali G. Mario, Gilardoni Dario, tim. Stefanoni Giuseppe, t. 4'55"8. 2. C.N. Posillipo: Scippa Franco, Costa Biagio, Savarese Salvatore, Lettera Angelo, Iapichella Salvatore, Astone Eugenio, Poli Vittorio, Morabito Luigi, tim. Accetto Arturo, t. 5'00"2. 3. Y.C.C. Savoia: Caliendo Raffaele, Tarantino Michele, De Feo Carlo, Orlandini Ernesto, Maresca Alberto, Ariello Luciano, Signudi Salvatore, De Luca Mario, tim. Pellegrino Livio, t. 5'07"2. 4. S.C. Limite: Antonini Marco, Bianchi Enrico, Bambi Mario, Fabrizi Alessandro, Arcadi Enzo, Alderotti Antonio, Bartolini Lorenzo, Gotti Alessandro, tim. Mazzantini Pietro, t. 5'17"9. 5. C.S. Fiat: Melotti Gianni, Locatelli Fulvio, Caravella Maurizio, Maretti Valentino, Voltan Roberto, Damiani Giovanni, Caraglia G. Franco, Fanelli Mario, tim. Ennio Mario, t. 5'34"5.
--

Foto 6.

Copenaghen per gli Europei assoluti che si disputano dal 15 al 18 agosto. L'Italia è presente con due sole imbarcazioni: il due senza composto da Mario Petri e Paolo Mosetti, già della Soc. Ginnastica Triestina e dal 1963 del G.S. Ignis, che vincono il titolo, e il quattro senza della Guzzi composto da Romano Sghez, Giovanni Zucchi, Fulvio Balatti, Luciano Sghez, che si aggiudicano l'Argento, avendo alle spalle la Germania.

Il prosieguo della stagione 1963 nel prossimo numero.



CANOTTAGGIO

Le maglie azzurre

Viene formata questo pomeriggio all'Idroscalo la squadra azzurra di canottaggio che il 3 agosto parteciperà al pentagonale giovanile di Duisburg.

Gli equipaggi che partecipano alla selezione per la assegnazione delle maglie azzurre sono quelli della Moto Guzzi (quattro con), della Falck (due senza e quattro senza), del Circolo Moltrasino (due con), della Limite sull'Arno (quattro con), della Canottieri Napoli (due senza, quattro senza e doppio), dell'Esperia di Torino (singolo), della Canottieri Roma (singolo), del Circolo Ferroviario Triestino e della Ginnastica Triestina (doppio) e della Canottieri Savoia di Napoli (due con). Nell'«otto» sarà invece provato un equipaggio misto.

Foto 7.

L'ottimista ottiene il via libera per correre al Pentagonale, tuttavia a Duisburg il 3 agosto Salvatore Iapichella è sostituito da Marco Antonini della S.C. Canottieri Limite sull'Arno. Quello che non viene modificato è il sistema Carcano. Raffaele Caliendo a bordo al n.8, dispari, ricorda che l'olimpionico timoniere Ivo Stefanoni, chiamò al momento giusto 10 colpi! che permisero al nostro otto si sopravanzare giusto all'arrivo la temutissima Germania e conquistare l'Oro. (foto 8 e 9 da il Canottaggio).

Altri due Ori sono vinti in due con (Mario Galli, Felice Ortelli, tim. Ravallese, C.S. Moltrasino) e quattro senza (Guido Leali, Gianfranco Fontana, Pierangelo Conti Manzini, Claudio Zanotta, S.C. Falck). Gli Argenti vanno al collo del 4 con (Stropeni, Pozzi, Gilardoni, G. Stropeni, tim Stefanoni, G.S. Moto Guzzi) e del doppio (Gian Piero Galeazzi, Bonifazi, C.C. Roma - C.C. Tevere Remo), i Bronzi al due senza (Vittorio Poli, Luigi Morabito del C.N. Posillipo) e al singolo (Luigi Rampini del C.C. Esperia). Le pagine de "Il Canottaggio" contenti il resoconto del Pentagonale sono state pubblicate nel precedente numero di questa rivista, in occasione del dovuto ricordo di Gian Piero Galeazzi.

La stagione internazionale del 1963 prosegue a

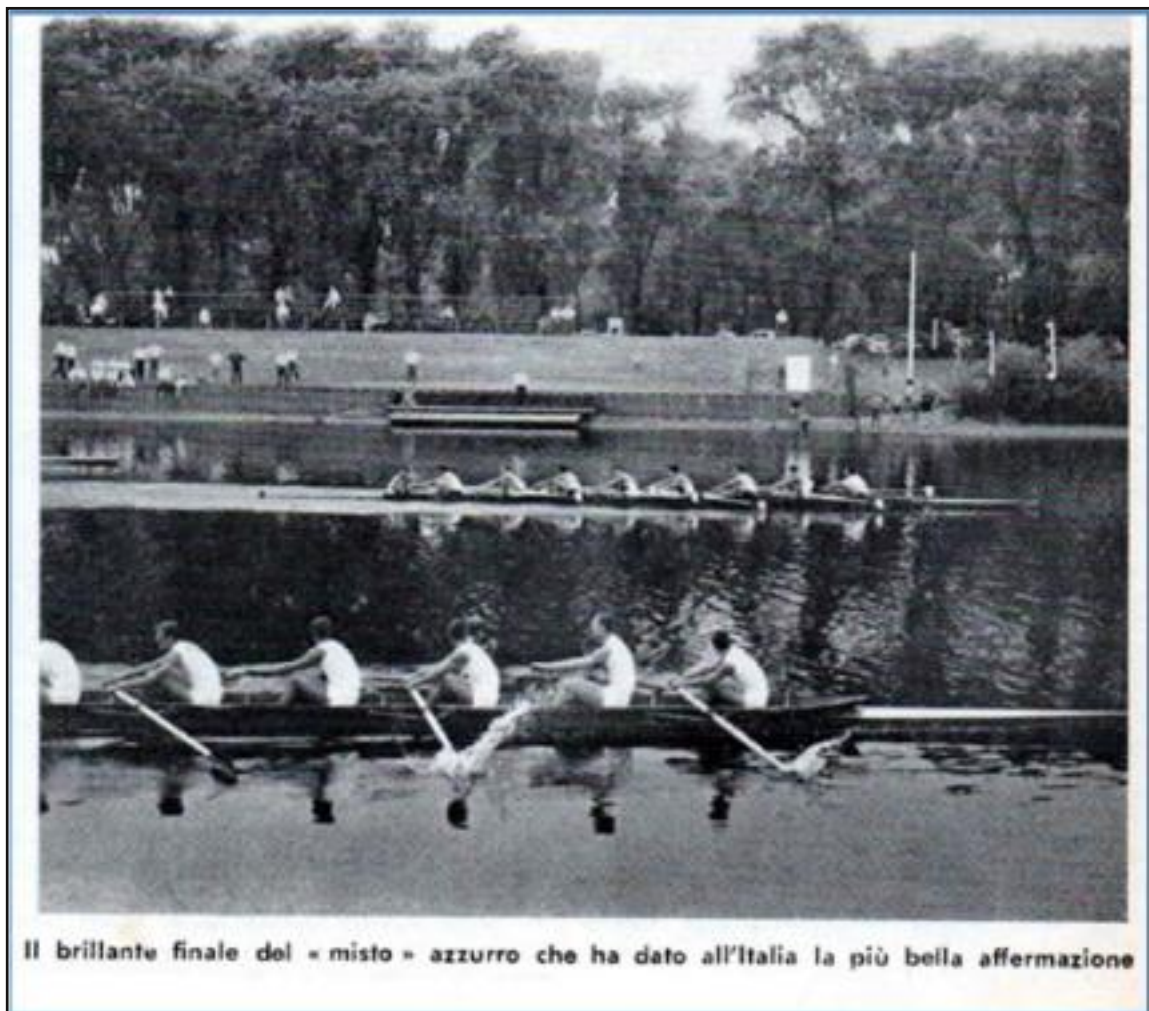


Foto 8 e 9.





Con lo scopo di festeggiare il 90esimo (1931-2021) della Nave Scuola “Amerigo Vespucci” ha visto recentemente la luce un nuovo libro sulla “Nave più bella del Mondo”, onore e vanto della nostra Nazione. L’opera, perché di opera si tratta, si è avvalsa di un trinomio speciale, che per la circostanza unito è sceso in campo: la Marina Militare italiana, l’autore Enrico Guriolo e la Giunti Editore.

Lo Stato Maggiore della Marina, che fortemente ha voluto la realizzazione del volume per festeggiare il “fiore all’occhiello” della sua flotta; Enrico Gurioli, noto autore ed esperto di marineria, e la Giunti Editore tra i leader italiani del settore.

Numerosa la bibliografia esistente in Italia sul Vespucci, alla quale ora si aggiunge quest’ultima che tra i suoi punti di forza può vantare anche l’edizione in lingua inglese, decisione che contribuirà ulteriormente ad accrescere la fama della nostra bella ed amata unità nel Mondo.

Un libro straordinariamente curato nei testi, con un corredo d’immagini d’epoca ed attuali stupefacenti, e dal costo assolutamente al di sotto del suo valore intrinseco, cosa apprezzabilissima.

Insomma, un volume che non può mancare nelle librerie degli amanti del mare e non solo.



"Tuinga" cutter aurico 15 Metri S.I., progetto W. Fife & Son - Fairlie (Scozia), varo 1909. Acquarello di Emanuela Tenti, marine painter in Genova.