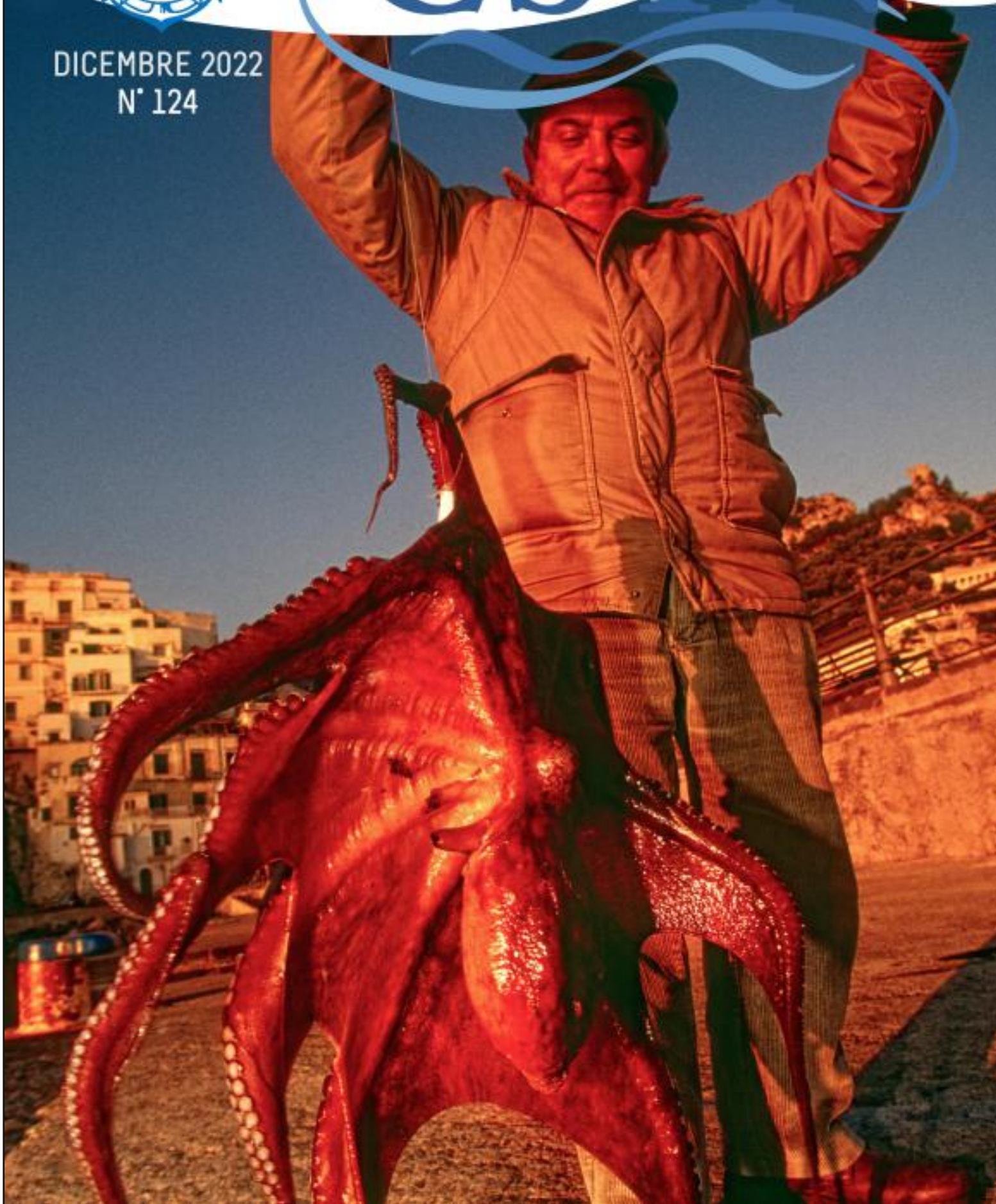




# Notiziario CSTNI

DICEMBRE 2022  
N° 124



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

[www.cstn.it](http://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](mailto:redazione@cstn.it)  
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:  
[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO XI - N° 124

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2022

### SOMMARIO

- |  |         |   |         |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                               | pag. 1  | • Sir Francis Drake .....                 | pag. 23 |
| • Inaugurata la "Sala Rolandi" .....             | pag. 2  | • La Regata dei Tre Golfi .....           | pag. 31 |
| • Gli anni della prima vela (XVIII puntata) .... | pag. 4  | • Storia del Canottaggio .....            | pag. 34 |
| • Profumo di Livorno .....                       | pag. 12 | • Grandi della Vela napoletana .....      | pag. 37 |
| • Maris Stella IV (intervento) .....             | pag. 19 | • Libri in vetrina/Copertina finale ..... | pag. 38 |

### EDITORIALE

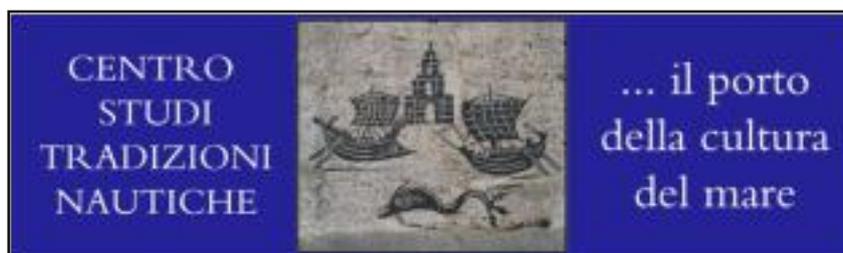
Finalmente, dopo una lunga gestazione, siamo riusciti a realizzare un sogno a lungo accarezzato e mai abbandonato: dedicare la sala convegni nella Base Navale della Marina Militare a Carlo Rolandi, che al termine di una vita operosa e prestigiosa ha voluto essere ed in modo determinante tra i fondatori del "Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN" creato nel 1998 a Napoli.

L'eccezionalità della significativa iniziativa odierna trova riunite sotto la grande bandiera della Cultura del Mare, istituzioni quali la Marina Militare e la sua Accademia dell'Alto Mare, la Lega Navale Italiana Presidenza Nazionale e la Sezione di Napoli presso la quale ha sede il CSTN.

Va dato merito di aver portato al traguardo l'iniziativa all' Ammiraglio di Squadra Giuseppe Abbamonte, napoletanissimo Capo del Comando Logistico della Marina Militare che prima di lasciare Napoli per altro incarico ha fortemente voluto veder realizzata l'iniziativa. Grazie Ammiraglio per aver ulteriormente avvalorato quanto si legge sul sito di MARICOMLOG: "La Marina ha, da tempo immemore, uno strettissimo legame con la città di Napoli". Noi oggi questo legame lo abbiamo tangibilmente avvertito.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto in copertina: "Una significativa immagine della pesca, antica attività praticata dall'uomo sul mare".

Hanno collaborato: Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Fabio Colivicchi, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu, Paolo Rastrelli.



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

## La Sala Rolandi sarà il cuore del Centro Studi Tradizioni Nautiche

**CERIMONIA ALL'ACCADEMIA DELL'ALTO MARE - Con la Lega Navale Italiana e la Marina Militare, coinquiline: intitolata a Carlo Rolandi la sala conferenze dell'Accademia dell'Alto Mare di Napoli. Qui una raccolta di testimonianze inestimabili di storia della vela.**

**FABIO COLIVICCHI**

*Seguiamo (ammirati e rispettosi) da tempo la crescita del Centro Studi Tradizioni Nautiche, dentro la sede LNI di Napoli e dell'Accademia dell'Alto Mare. Qui Napoli trova una conferma alla sua vocazione di capitale del mare. E adesso con la targa che intitola a Carlo Rolandi - indimenticata grande figura della nostra vela, da atleta, dirigente, riferimento - una delle sale dove sono custoditi molti dei cimeli che proprio lui negli innumerevoli viaggi veloci internazionali ha raccolto. Il CSTN è un rifugio, un contenitore, un archivio, un luogo di studio e riflessione, approfondimento, ricerca, cultura del mare. Questi locali e questa Sala Rolandi, sono qualcosa che ancora non abbiamo misurato e valutato abbastanza, per le potenzialità straordinarie. Salutiamo questa giornata con tante autorità e amici, che segna un altro passo avanti, perchè alla fine tutte le storie continuano.*

Una giornata significativa per il mondo della vela e per la promozione della cultura e dei valori del mare. Il 24 novembre è stata intitolata a Carlo Rolandi la sala conferenze dell'Accademia dell'Alto Mare, centro culturale per la diffusione delle tradizioni marinare nato dalla sinergia tra la Sezione della Lega Navale Italiana di Napoli e la Marina Militare.

“Una bella giornata di mare, di sport e di valori marittimi. Carlo Rolandi era un uomo di mare vero e un aggregatore di capacità sportive e dirigenziali. L’auspicio è quello che la sua opera si tramandi alle giovani generazioni”, ha dichiarato il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana Amm. Donato Marzano che ha tenuto un intervento sulla figura di Rolandi, socio della LNI e tra i fondatori nel 1998 del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN) della Lega Navale Italiana che oggi ne conserva il patrimonio librario e i trofei conquistati nel corso di una lunga carriera. “Una manifestazione di successo che ha celebrato un grande uomo, velista e dirigente”, ha ricordato il Direttore del CSTN Paolo Rastrelli: “Qui conserviamo tutto quello che lui ha raccolto per anni con grande meticolosità e ci sentiamo i cultori di questo importante patrimonio”. Presenti alla cerimonia i figli Adele e Luigi Rolandi, che hanno parlato dell’impegno del padre nella promozione della cultura nautica e delle tradizioni marinaresche: “Tornare qui e ritrovare i suoi libri, i suoi trofei e la sua scrivania è fonte di grande emozione. Papà ha voluto che tutto il suo operato sulla vela fosse conservato qui al Centro Studi”.

Carlo Rolandi (1926-2020) è stato protagonista di un secolo di storia del mare e della vela a livello nazionale e internazionale. Da atleta ha collezionato due titoli di campione d'Europa e la partecipazione a nove Olimpiadi. Nel corso dell'evento è stata ricordata la sua amicizia, ma anche la rivalità, con Agostino Straulino, di cui è stato prodiere con la Star ai giochi olimpici di Roma 1960 con le regate disputate nella sua città natale, Napoli, sfiorando il podio e classificandosi al quarto posto. Per 16 anni è stato nel Consiglio Direttivo della Federazione Mondiale della Vela e ai giochi olimpici di Los Angeles 1984, Seul 1988 e Barcellona 1992 è stato componente della Giuria Internazionale. Entrato molto giovane nel Consiglio Federale della Federazione Italiana Vela, Rolandi ne è stato prima Vicepresidente (1977-1980) e poi Presidente fino al 1988. “Per noi come Federazione è stata una figura di riferimento, con diversi ruoli: atleta di alto livello, giudice internazionale, dirigente e presidente federale per due mandati nonché presidente onorario. Siamo grati alla

Lega Navale e alla Marina Militare per questo importante riconoscimento a Carlo Rolandi”, ha dichiarato il Vicepresidente della FIV, Giuseppe D’Amico.

Numerose le autorità civili e militari, i rappresentanti delle associazioni legate al mondo della vela, delle federazioni sportive e dei maggiori circoli partenopei, di cui Rolandi era socio e instancabile animatore, che hanno portato la loro testimonianza e partecipato alla cerimonia di scoprimento della targa a lui dedicata.



*(da destra Amm. Donato Marzano, Adele e Gigi Rolandi, Paolo Rastrelli)*

Dal blog [SAILY.it](https://www.saily.it), 25 novembre 2025

Ringraziamo l’amico Fabio Colivicchi, fondatore e direttore di Saily, per essere stato sempre vicino al CSTN e specialmente in questa significativa giornata.



## LA VELA IN ITALIA



*Con questa puntata, la diciottesima, termina l'encomiabile lavoro di ricerca e ricostruzione storica che Franco Belloni e Gianni Magnano hanno condotto a quattro mani e che solo la morte di Franco ha fermato. Dopo anni Gianni ha ritenuto di non lasciare a marcire nel cassetto la fatica fatta ed ha offerto al Notiziario l'opportunità di pubblicarlo. Mancava completamente un'opera del genere sulla storia della prima Vela italiana e ci piace sperare che qualcuno possa trovare il coraggio di farne nascere un libro.*



## GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

*FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO*

(diciottesima puntata)

### Attività in Italia e all'Estero

Le imbarcazioni delle classi internazionali sono state le protagoniste con successo delle regate per la disputa delle più note Coppe europee, con la conquista, oltre ad alcune edizioni della Coppa d'Italia, anche nel 1938 a Cannes della Coppa di Francia con **Bona** di Harold W. Rosasco.



*Foto 1 - Febbraio 1904 Foto del fotografo Giuliano Comaschi di Voltri nel salone dello R.Y.C.I. di Genova in occasione delle "gare di eliminazione" disputate nelle acque di Sturla, da sinistra la Coppa Sanremo, la Coppa Italia, la Coppa Yacht Club di Nizza, e a destra la Coppa di Francia.*

### I Campionati delle "metriche"

La Reale Federazione Italiana della Vela, negli anni Trenta programmò su più prove da svolgersi in località diverse i Campionati d'Italia degli 8 e dei 6 metri Stazza Internazionale.

Nei 6 metri SI si affermò nel 1938 **Grazia II** con Mario Bruzzone, timoniere, Paolo Emilio Bruzzone, Giorgio Bruzzone, Giuseppe Canessa, Carlo Riscato e Attilio Sturlese.

Nel 1939 lo yacht **Vega III**, con un equipaggio della Marina Militare vinceva il Campionato dei 6 metri. Gli

uomini erano: Agostino Straulino, timoniere, Luigi de Manincor, Nicolò Rode, Licio Visentini e Luigi Durand de la Penne. Visentini e de la Penne saranno decorati con la medaglia d'oro al valor militare per le azioni eroiche compiute nel corso della Seconda guerra mondiale.

Nel 1938 *Bona*, con Alberto Chiozza, timoniere, Harold W. Rosasco, Alberto Rosasco, Enrico Puppo, Giacomo Caprile e Guido Carbone era campione italiano degli 8 metri SI.



**Foto 2 - L'Otto metri "Bona" di H.W. Rosasco costruito da Baglietto a Varazze e ancora oggi navigante.**

Nel 1939 si affermava *Pinuccia* con Giovanni Leone Reggio, timoniere, Andrea Rizzoli, Enrico Massimo Poggi, Alberto Chiozza e Giacomo Caprile.

La presenza e la partecipazione alle regate, con le Star e i 6 metri SI, della Marina Militare, dove significative erano state le affermazioni dei suoi ufficiali nelle Star, andava sviluppandosi.

Nella relazione del presidente della Federazione alla XIII riunione del Direttorio, 15 dicembre 1935, si leggeva:

*Da due anni la R. Marina è entrata attivamente nello sport della vela, ed alle innumerevoli benemeritenze del passato, manifestatosi negli importanti aiuti di ogni genere concessi agli organizzatori delle competizioni veliche, ha oggi aggiunto la presenza degli equipaggi e delle imbarcazioni dalla fiamma tricolore in tutte le regate di importanza nazionale e internazionale. La R. Accademia Navale di Livorno ed il Circolo di Marina di La Spezia, si sono resi organizzatori di regate perfettamente riuscite, che hanno dimostrato la passione per la marina da diporto, incoraggiata largamente e resa possibile attraverso uno stanziamento di fondi dal competente Ministero. Il Campionato europeo Star e quello d'Italia della stessa serie debbono la loro perfetta organizzazione alla collaborazione della R. Marina e mentre esprimo il mio ringraziamento a S.E. Cavagnari per tutto ciò che egli dispone venga fatto in favore della vela, esterno la mia gratitudine a S.E. Burzagli che è venuto incontro generosamente alle richieste che il C.te Fiorentino, secondandolo sempre, ed ha spinto la sua cortesia fino a concedere la più cordiale ospitalità ai concorrenti italiani e stranieri convenuti a Napoli per la più importante manifestazione europea annuale.*

*Vincoli leali di fraternità uniscono oggi Ufficiali della R. Marina e sportivi. È un'altra meta, da tanto tempo auspicata, raggiunta, ed i suoi frutti sono tangibili. L'avvenire ne riserva ancora di migliori alla nostra vela.<sup>1</sup>*

Negli stessi anni si svolgevano con le tradizionali regate di Genova, sempre numerose molto frequentate da concorrenti stranieri, anche quelle del Reale Yacht Club Adriaco di Trieste.

Nel 1923 a Trieste si svolse la prima edizione della regata internazionale dopo la fine della prima guerra mondiale, con la partecipazione di 36 imbarcazioni tra cui otto 8 metri SI che di anno in anno andavano affermandosi. Anche a Venezia dalla Compagnia della Vela e a Napoli dai circoli velici partenopei furono organizzate importanti regate.

Negli anni Venti e Trenta iniziò a svilupparsi l'attività velica internazionale con una nuova e maggiore presenza italiana con le classi a formula sui campi di regata europee e anche d'oltre oceano.

Prima di occuparci di questa attività ricordiamo un avvenimento molto importante, che aveva risonanza anche internazionale.

A Genova, 17 febbraio 1929, il Regio Yacht Club Italiano, grazie all'iniziativa e alla perseveranza del suo vicepresidente marchese Paolo Pallavicino e con la collaborazione del presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, ammiraglio Umberto Cagni di Bu Melania, veniva inaugurato, alla presenza del principe di Piemonte, il porticciolo Duca degli Abruzzi e la sede del Regio Yacht Club Italiano.



**Foto 3 - Foto porticciolo duca degli Abruzzi negli Anni Trenta.**

Questo porticciolo, dedicato alla nautica fu il primo grande centro sportivo per le attività sul mare comprensivo della sede del Reale Yacht Club Italiano, contribuì in modo significativo alla diffusione della vela nel Bacino tirrenico.

### **I grandi Trofei internazionali**

Ritornando alle grandi regate internazionali la Coppa d'Italia e quella di Francia erano le occasioni per confrontare i nostri equipaggi e le nostre barche con i migliori timonieri e progettisti stranieri.

Francesco "Cesco" Giovanelli è stato uno dei grandi protagonisti della Coppa d'Italia dal 1924 al 1932.

Epiche furono le battaglie ingaggiate da Giovanelli con barche di sua progettazione contro Madame Virginie Hériot che dal 1924 fu un'assidua frequentatrice delle regate invernali di Genova.

Giovanelli, che aveva vinto nel 1924 con *Mebi* la Coppa d'Italia, dando inizio a combattuti duelli con gli 8 metri SI *Aile* di Virginie Hériot, vincendo, con *Cheta* nel 1925 e due volte con *Bamba*, nel 1930 e 1932, il confronto con la grande velista francese.



**Foto 4 - L'8 metri S.I. "Bamba" di Francesco Giovanelli costruito da Baglietto a Varazze, nel 1929 e nel 1931 vinse la Coppa del Mediterraneo, nel 1932 la Coppa Italia contro "Alie VII" di Madame Heriot.**

A Giovanelli si affiancarono con successo nelle sfide per la Coppa d'Italia Enrico Pozzani con *Catina IV*, ex *Liala*, nel 1926.

Nel 1935 Giuseppe della Gherardesca con *Orietta*, progettata e costruita da Attilio Costaguta nel suo cantiere a Voltri.



**Foto 5 - 14 Febbraio 1933 varo di "Orietta" del Senatore Giuseppe della Gherardesca, presso i Cantieri Costaguta di Voltri, vincitrice della Coppa Italia con al timone Leone Reggio, alle manovre Bruno Bianchi, Giuseppe della Gherardesca, Guy Giovanelli e il marinaio Voltrese Rinaldo Paduan.**

Nel 1937 fu la volta di Harold W. Rosasco con **Bona**.

Nel 1938, dopo la vittoria conseguita dalla Svezia con **Ilderim** nella Coppa d'Italia, conquista che "deve servire e servirà certamente di incitamento agli sportivi velici italiani per cimentarsi a riportare in Patria l'ambito trofeo nel più breve tempo possibile. Le nobili e antiche tradizioni e l'alto valore degli sportivi velici italiani fra i quali non mancano elementi capaci, per passione sportiva e per censo, di assumersi l'onore e l'onore dell'impresa, mi fanno considerare l'avvenire con serenità e con fede".<sup>2</sup> La Federazione mise a disposizione un premio di centomila lire al proprietario della barca vincitore in Svezia nel 1939 della Coppa d'Italia e cinquantamila lire al cantiere italiano costruttore della barca.

Alla Coppa d'Italia partecipò **Pinuccia** di Angelo Rizzoli. Ma la Coppa rimase, ancora a Stoccolma vinta per la seconda volta da **Ilderim**. Soltanto nel 1953 una barca italiana, il 5,5 metri SI **Twins VI** di Max E. Oberti, riporterà la Coppa in Italia.

Nel 1938 Harold W. Rosasco tentò con **Bona** l'avventura della Coppa di Francia. Era dalla sfida di Garibaldi Coltelletti con il 10 tonnellate **Sally** nel 1904, che l'Italia non partecipava a questo importante Trofeo.

**Bona**, progettata e costruita da Vincenzo Vittorio Baglietto nel suo cantiere di Varazze, aveva per equipaggio Alberto Chiozza, timoniere, Domenico Mordini, Luigi Mino Poggi, Renato Cosentino, Giacomo Caprile e Guido Carbone.

Cinque le prove in programma a Cannes; le prime due vinte dalla barca italiana e la terza da quella francese, **France** di Fernand Rey.

Nella quarta prova per un "soffio", 22 secondi, **Bona** era prima all'arrivo ma i francesi protestavano contro gli italiani.

La giuria, in attesa di pronunciarsi, fece salomonicamente disputare la quinta prova vinta brillantemente da **Bona** che conquistò la Coppa di Francia, ripetendo il successo del **Duca degli Abruzzi** del 1902.

Per la cronaca, la giuria accolse la protesta francese, il cui esito però risultò irrilevante per il risultato finale.

Un altro trofeo internazionale che affascinava i nostri velisti era la Coppa d'Oro<sup>3</sup>, allora riservata ai 6 metri SI. Nel 1927 Gino Rolla Rosazza con **Mati**, un progetto di Baglietto, andò negli Stati Uniti a Oyster Bay, Long Island Sound, per partecipare all'ambito trofeo.

Purtroppo, nonostante avesse al timone il celebre Giovanni Leone Reggio, non riuscì a conquistarlo.

Anche i fratelli Max e Giuliano Oberti con i loro **Twins**, un altro progetto di Baglietto, insidiarono la coppa in Svezia, Finlandia e Norvegia, non riuscendo mai a conquistare l'ambito Trofeo, ma dimostravano con la loro intraprendenza che la vela italiana anche in campo internazionale, era una presenza importante.



Max E. Oberti vincerà la Coppa d'Oro nel 1955 con il 5,5 metri SI **Twins VII**.

Altro trofeo importantissimo nella storia della vela internazionale fu l'One Tonn Cup alla quale partecipò dal 1924 **Mebi** di Francesco "Cesco" Giovanelli e nel 1926 **Cora** di Giuseppe Roggero.

Giovanelli fece di più. Nel 1925 con **Cheta** andò nel Solent in Inghilterra "con magnanimo e nobilissimo gesto sportivo [...] per tentare la conquista della Coppa Cumberland ma, soprattutto, per portare sul più famoso campo di regate a vela del pianeta il tricolore italiano..." L'equipaggio di **Cheta** era formato, oltre che da Giovanelli, da Leone Leone, Rodolfo Pallavicino, sostituito alla seconda prova da Francesco Roncallo, Max E. Oberti e Angelo Parodi.

**Foto 6 - L'Otto metri "Cheta" nel Solent nel 1935 per la Coppa Cumberland (foto Beken).**

Ancora una volta l'avversaria di Giovanelli era Madame Virginie Hériot con *Aile IV* che si aggiudicò la Coppa.

La nostra trasferta non fu favorita dalla sorte: nella prima prova quando *Cheta* era in testa si incagliò sopra un "insospettato banco di sabbia", un'avaria alla randa e due incidenti durante la regata con *Aile IV* con conseguenti proteste completarono la sfortunata partecipazione.

Nell'ultima regata *Cheta* si ritirò durante il terzo giro di percorso.

### Le regate di crociera

Iniziavano negli anni Trenta anche le regate di crociera organizzate sia nell'Adriatico sia nel Tirreno.

Nel 1926 veniva costituito a Cannes l'Union International des Cruisers de la Mediterranée, alla quale aderiva con la Spagna anche l'Italia. Il Comitato organizzò fino al 1939 delle regate-crociera che, in quegli anni lontani, ebbero un buon successo.

Nel 1929 il Real Club Nautico di Barcellona aveva indetto con la collaborazione di altri circoli del Mediterraneo, tra i quali il Regio Yacht Club Italiano, la Crociera Internazionale del Mediterraneo riservata alle imbarcazioni da 9 a 15 metri e oltre 15 metri.

La regata era articolata in quattro prove distinte, una di queste da Genova a Marsiglia e a Palma di Maiorca di 625 miglia.



**Foto 7 - 1928 Il dodici metri "La Spina" pronto per il varo nel Cantiere Baglietto.**

Parteciparono *Corsara*, ex *La Spina*, di Ignazio Centurini di Genova nella prima serie e *Dux* della Compagnia della Vela di Venezia nella seconda. *Dux*, comandata da Almorò Tiepolo, vinse sia in tempo reale, sia in tempo corretto le tre prove in programma.

Nell'ultima prova, la Palma di Maiorca-Barcellona. *Tonino* del re di Spagna e *Dux* venivano considerati fuori serie perché giudicati "antichi racers".

## Note

1 “La XIII riunione a Roma del Direttorio della R.F.I. Vela”, *Motonautica – La Vela e il Motore*, luglio 1936, p.53.

2 “Per la Coppa d’Italia”, *Motonautica – Vela e Motore*, giugno 1938, p. 371.

3 La Coppa d’Oro (Scandinavia Gold Cup) è stata istituita nel 1919 e donata nel 1922 dal Nylandska Jaktklubben di Helsingfors quale coppa challenge per i 6 metri SI. La prima edizione disputata nel 1922 a Horten, Oslo, era vinta dal 6 metri SI norvegese *Irene V.*

## Gli anni delle macerie

Il 10 giugno 1940 il ministro degli Affari Esteri Galeazzo Ciano consegnava agli ambasciatori francesi e inglesi la dichiarazione di guerra.

Doveva essere una guerra breve e vittoriosa ma, invece, era l’inizio di un lungo periodo difficile con sacrifici e violenze che coinvolse tutta la popolazione.

Nello stesso anno, quasi a presagio di quanto sarebbe avvenuto in Europa, il fisico Georges Gamow, un russo naturalizzato statunitense, introduceva la teoria del “Big Bang” sull’origine dell’Universo.

Con l’entrata in guerra l’attività velica diminuiva fino a cessare. Nel 1943 il CONI sospendeva l’attività internazionale e, sempre nello stesso anno, anche quella nazionale escludendo le regate nell’ambito provinciale e di zona, sempre però limitatamente alle esigenze di carattere militare.

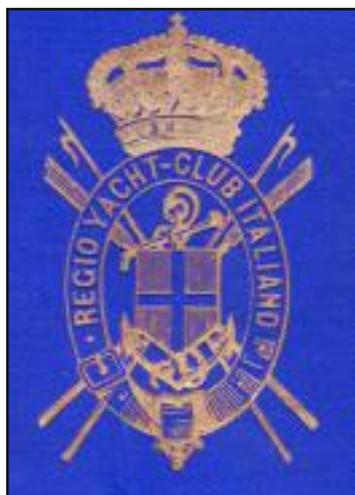
Iniziò un periodo oscuro per lo sport della vela italiana.



Foto 8 - La sede del RYCI danneggiata da cinque bombardamenti durante il conflitto mondiale.

La sede del Reale Yacht Club Italiano fu bombardata cinque volte: il 14 Giugno 1940 il 22 Ottobre il 7 Novembre 1942 il 8 e 9 Settembre 1943 e il 4 Settembre 1944 la sede fu anche occupata dai tedeschi e furono distrutte completamente sia la sede che le attrezzature portuali, molte barche ricoverate nei capannoni adiacenti furono distrutte.

La sede fu temporaneamente trasferita fino alla conclusione del conflitto. L’attività riprese gradualmente il suo corso a partire dal 1949 come già trattato in precedenti capitoli.



## NASCITA DELLE CROCIERE TURISTICHE

*Abbiamo letto con particolare interesse la storia che Franco Puddu ci ha inviato per la pubblicazione, storia di una nave da guerra della Marina Greca, poco conosciuta da noi in Italia, ma molto cara al popolo ellenico. Molto ricca e competente, come al solito, la ricostruzione storica curata da Franco, ma certamente amara e condivisibile la morale finale.*



## PROFUMO DI LIVORNO

**Una grande nave grigia dalla sagoma fuori dal tempo ormeggiata al Pireo, l'antico porto di Atene, nel Paese che per primo ha dato la civiltà all'Occidente; chi avrebbe mai potuto pensare che nel cuore di un simbolo tanto caro ai greci si nascondesse un'anima livornese.**

**FRANCO MARIA PUDDU**

Pàleo Faliros è un bel quartiere di Atene, situato a circa otto chilometri dal centro cittadino cui è collegato da Leofòros Singrou, un lungo vialone che porta al Pireo, l'antico porto della capitale greca. All'inizio dello scorso secolo era uno dei quartieri più eleganti della città, il centro balneare più raffinato dove si ritrovava la "Atene bene". Oggi il quartiere non è più distaccato come allora dall'abitato cittadino, che è giunto a inglobarlo, e la vecchia eleganza è stata sostituita da un aspetto decisamente più popolare, ma nondimeno mantiene sempre la sua aria "marinara".

Oltre ad essere sul mare, infatti, vi si trova anche la sede della Accademia Navale della Ellinikó Polemikó Naftikó, la Marina Militare greca, verso la quale mi stavo dirigendo in taxi in una bella mattinata di ottobre del 1988 quando, passando vicino a un molo, vidi una grossa sagoma grigia irta di cannoni, indiscutibilmente una nave da guerra, con la Bandiera greca che garriva al picco e il jack sull'asta di bompresso, segno che si trattava di una nave militare e in servizio. La sagoma però mi diceva che non poteva essere vero, forse molti ma molti decenni fa, ma non certo oggi.



**Foto 1 - "...vidi una grossa sagoma grigia irta di cannoni, indiscutibilmente una nave da guerra, con la Bandiera greca che garriva al picco e il jack sull'asta di bompresso, segno che si trattava di una nave militare e in servizio."**

L'autista purtroppo parlava solo greco, e la mia dimestichezza con questa lingua si limitava a poter sostenere brevi conversazioni spicciole e niente di più, ma un termine nel profluvio di parole che tirò fuori lo compresi: *Vasilikó Naftikó*, ossia Regia Marina, greca naturalmente.

Purtroppo non avevo la possibilità di fermarmi, ma capii che quel vecchio ferro da stiro, lo dico con affetto, aveva a che fare con tempi lontani dai nostri, e decisi quindi di indagare in merito, cosa che feci non appena mi fu possibile.

E il risultato delle ricerche mi regalò una delle storie più incredibili che si possano immaginare e, sembrerebbe impossibile, anche una bella, rinfrescante e sempre bene accetta ventata di aria di casa nostra. Ma andiamo per gradi.

La nave risaliva in effetti al primo decennio del secolo scorso, si chiamava *Georgios Averof*, ed era stata un incrociatore corazzato dalla carriera lunga, gloriosa e anche fortunata.

Oggi spesso viene indicata come “la corazzata *Averof*”, ma è una inesattezza perché è un incrociatore corazzato, ossia tutta un'altra cosa, e in più è l'ultima nave esistente al mondo di questo tipo, ma quella del volerla indicare come corazzata deve essere un'idiosincrasia indelebile che è radicata nella testa di molti terrazzani.

### **Incrociatori o corazzate?**

Infatti anche la celeberrima corazzata *Potëmkin* del film di Einstein, a tutti nota come tale, era, poverina, anche lei un incrociatore corazzato, anche se in questo caso bisogna ammettere che, per quanto riguarda l'assonanza dei vocaboli, nella presentazione della pellicola che si usava allora, è certo più incisivo dire “la corazzata *Potëmkin*” che non “l'incrociatore corazzato *Potëmkin*”.

Per quanto riguarda il nome, invece, la nave del Pireo si chiamava *Georgios Averof*, è vero, ma avrebbe potuto anche chiamarsi Genova, Gaeta o Venezia, ossia con il nome di una delle nostre gloriose repubbliche marinare, dal momento che era di fatto un incrociatore che avrebbe dovuto far parte della classe “Pisa” della nostra Regia Marina, composta da tre unità progettate e costruite dagli altrettanto italianissimi Cantieri Orlando di Livorno; ma delle tre navi, però, ne erano state realizzate solamente due, Pisa e Amalfi. Cosa era successo?

Tutto era nato da una particolare congiuntura di evenienze che, ancora una volta “*nihil sub sole novum*”, nei primi anni dello scorso secolo aveva portato alla forzata rinuncia da parte della Regia Marina, causata da motivi di bilancio, a costruire la terza unità della classe di incrociatori corazzati “Pisa”, e contemporaneamente aveva spinto la sua consorella greca ad acquistarla, ad un prezzo “*very cheap*” come si suole dire; un'ottima nave della quale aveva necessità vitale ma non i mezzi per potersela permettere in regimi economici ordinari.

Era andata così. Nell'arco di una decina di anni a cavallo del 1900, nelle principali Marine del tempo si era sviluppato un nuovo tipo di nave da guerra, l'incrociatore, in varie tipologie: corazzato, da battaglia, protetto, pesante e leggero, ciascuna con una sua fisionomia e suoi pro e contro. Ma la formula era stata tanto indovinata che queste navi erano state considerate “la cavalleria delle flotte”.

La *Vasilikón Naftikón* aveva una necessità vitale di rinnovare e soprattutto potenziare la sua linea di navi, oramai invecchiate e non più sufficienti per svolgere i loro incarichi, e avrebbe voluto acquistare almeno una nave da battaglia, ma le condizioni economiche del Paese non lo consentivano; tuttavia, per le sue necessità, un incrociatore corazzato sarebbe stato una valida alternativa, e anche meno costosa, ma era ugualmente proibitiva per il budget reale.

La fortuna del Governo greco fu che non era il solo a versare in quelle condizioni, perché il giovane Regno d'Italia, da poco affacciato sulla scena europea, era uscito economicamente dissanguato dalle tre Guerre di Indipendenza; nondimeno aveva sviluppato un'industria cantieristica di primo livello, come testimoniava l'apprezzamento di Francia, Inghilterra e Stati Uniti sulle qualità della nuovissima corazzata *Dandolo*, varata nel 1880, unanimemente definita la nave da guerra più potente del momento sulla scena mondiale.

Due Cantieri italiani (gli Orlando di Livorno e gli Odero di Genova), avevano varato una classe di tre incrociatori, i “Garibaldi”, che si erano rivelati altrettanto eccellenti, e avevano già ricevuto la commissione per un'altra classe migliorata, i “Pisa”, due dei quali erano già stati impostati nel 1905.

### La sfortuna di uno è fortuna dell'altro

Ma per sfortuna del Governo italiano, e per fortuna di quello greco, la Regia Marina era stata costretta a cancellare per motivi di bilancio la terza unità, che non aveva ricevuto neanche il nome.

Giusti contatti avevano portato a conoscenza di Sua Maestà Re Costantino I di Grecia che i Cantieri Orlando erano interessati a cedere a costi limitatissimi questa terza unità, un'occasione da non perdere sotto tutti i punti di vista, ma non per le esauste casse erariali greche. A questo punto il Re decise di chiedere consiglio ad un personaggio molto vicino alla casa regnante: Georgios Averof.

Questi era un facoltoso uomo d'affari e filantropo che, in occasione delle Olimpiadi del 1895, aveva acquistato, con le proprie finanze, il marmo destinato al restauro dello stadio Panathinaikó di Atene, dove si sarebbero svolte le gare, e in segno di gratitudine gli era stata eretta una statua di marmo, posta proprio davanti allo stadio. Averof era molto ricco, ma era anche un generoso patriota, e questa volta offrì a Sua Maestà 300.000 sterline oro, un terzo del costo dell'incrociatore, che per questo venne a lui intitolato.

I lavori della nave sugli scali livornesi Odero erano stati fermati per via dei problemi di bilancio, ma erano comunque in stato molto avanzato, dal momento che l'incrociatore, ordinato nel 1909, venne varato il 12 marzo del 1910, ed entrò in servizio nella Marina greca il 1° settembre 1911.

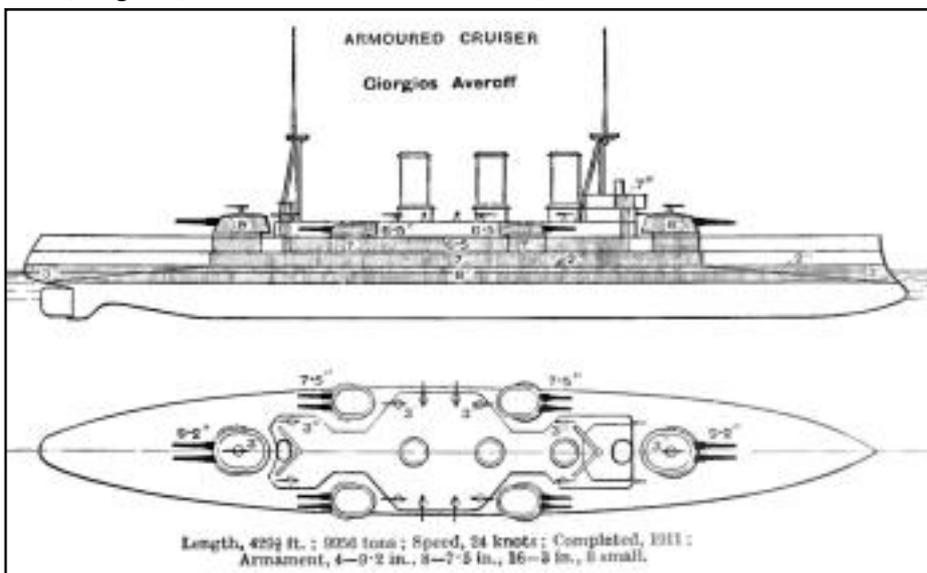
Rispetto alle unità che erano state costruite per la Regia Marina alcune piccole modifiche avevano portato ad un dislocamento leggermente maggiore (9.956 t contro 9.832), mentre quello a pieno carico era sceso da 10.600 a 10.200 t.

Le artiglierie, dello stesso calibro, erano però inglesi perché in quel momento solo l'Inghilterra ne aveva di immediatamente disponibili; anche le motrici, acquistate in Francia, erano poco meno potenti di quelle italiane, 19.000 HP al posto di 20.000, ma per via del minor dislocamento a pieno carico la velocità massima restava quella prevista di 23 nodi, con un'autonomia appena ridotta ma con il vantaggio di una velocità economica di 17,5 nodi contro i 12 dei "Pisa".

Al momento della consegna, la nave aveva un dislocamento di 9.956 t (10.200 a pieno carico), era lunga 140,5 metri, larga 21,1 e aveva un'immersione di 7,4 metri.



**Foto 2 - Georgie Averof (1815 - 1899), imprenditore e filantropo greco, in un dipinto ad olio di Pavlos Prosalentis il Giovane.**



**Foto 3 - Un'immagine tecnica dell'incrociatore corazzato tratta dall'allora ben noto almanacco navale Bresse's, nell'edizione del 1923.**

Propulsa da 22 caldaie Belleville su due motori a vapore da 4 cilindri ciascuno, poteva sviluppare, come abbiamo visto, 19.000 HP che gli consentivano una velocità massima di 23 nodi. Aveva una corazzatura massima di 200 mm ai fianchi, 40 sul ponte e fino a 180 mm sul torrione, ed era armata con due torri binate da 234/45 mm, quattro binate da 190/45 e 16 cannoni da 76/40, oltre a tre lanciasiluri da 450 mm. L'equipaggio contava

684 uomini tra ufficiali, sottufficiali, graduati e comuni. Con queste caratteristiche l'*Averof* era l'unità più potente non solo della Marina greca, ma anche di quella turca e, in definitiva, di tutto il teatro balcanico. Nella sua realizzazione, lo diciamo a titolo di curiosità, erano stati curati due particolari che la distinguevano fra le Marine di tutto il mondo: il primo era la presenza a bordo di una cappella religiosa che la *Vasilikón Naftikón* aveva voluto a tutti i costi; di rito ortodosso aveva la sua iconostasi, gli ori, i lumi e i recipienti in ottone pieni di sabbia per le candeline votive. Il secondo aspetto, invece, era la vasca da bagno che, anche questa nella sua unicità, troneggiava nei servizi igienici del camerino del comandante.



**Foto 4 - Una delle singolari particolarità dell'incrociatore corazzato era la presenza a bordo di una piccola cappella religiosa di rito greco ortodosso che possiamo vedere in questa immagine.**

### **L'inizio di una lunga carriera**

E così, finalmente, già il 16 maggio del 1911 quella che era stata tanto desiderata come ammiraglia della Marina greca era arrivata al Pireo, dove, con “macchine provate e pronte” e artiglierie ben collaudate si era ormeggiata in attesa di quello che avrebbe dovuto essere il suo primo incarico; non dovette attendere molto, perché già nella primavera dell'anno seguente venne chiamata a prendere parte alla prima delle due guerre balcaniche.

Adesso non staremo a rievocare le imprese belliche dell'*Averof*, anche perché sarebbe impresa decisamente lunga: basti dire, infatti, che il nostro grintoso incrociatore corazzato, che non prese parte alla Prima Guerra Mondiale per via della particolare situazione della Grecia negli anni di quel conflitto, combatté però nelle due guerre balcaniche (1912 – 1913), quindi nel conflitto che vide contrapposte Grecia e Turchia tra il 1919 e il 1922 e infine, quando era oramai non più giovane e la sua formula era decisamente superata, prese parte alla Seconda Guerra Mondiale.

Durante questa all'atto dell'occupazione del Paese da parte delle forze dell'Asse (Germania, Italia e anche Bulgaria), dopo essere riuscito ad evitare l'autoaffondamento alla quale era stato destinato, l'*Averof* fece rotta dapprima su Creta, per poi riuscire a riparare in Egitto, navigando, fortunatamente a buon fine, in un Mediterraneo il cui controllo dei cieli era appannaggio della *Luftwaffe*.

Ad Alessandria d’Egitto, dove si era ormeggiato assieme alla maggior parte della flotta greca superstita, ebbe la funzione di consentire al Governo greco in esilio, che ospitò, di continuare ad operare in questa circostanza come se fosse sul suolo nazionale, che tale rappresenta, per il suo Paese, ogni nave da guerra.



**Foto 5 - Una bella immagine dell’Averof durante un’esercitazione effettuata poco dopo la sua consegna alla Regia Marina greca in una foto dell’epoca, naturalmente colorata.**

Ma l’attività operativa della vecchia ammiraglia (ricordiamoci che era stata varata nel 1910) non era finita qui, perché nei limiti delle sue possibilità, al pari di quanto facevano i ben più giovani cacciatorpediniere britannici, effettuò numerose missioni di scorta ai convogli Alleati diretti in Oceano Indiano durante la campagna contro il Giappone, e fu anche responsabile della difesa del porto di Bombay.

Il 17 ottobre del 1944 però, non appena le forze tedesche occupanti abbandonarono la Grecia, gli italiani lo avevano già fatto dopo l’8 settembre 1943, l’*Averof* salpò da Alessandria e fece rotta verso il Pireo con il resto della flotta, riportando in Patria il Governo in esilio; l’anno seguente si recò nel Dodecaneso, per la sua riconsegna alla sovranità greca da parte delle locali forze italiane che, avendo aderito alla Repubblica Sociale dopo il 1943, erano rimaste a presidio in armi dell’arcipelago. Fu il suo ultimo viaggio della guerra.

Durante la sua vita operativa si era guadagnato (ed è tuttora vivo) il soprannome di “*thelos Giorgios*”, zio Giorgio da parte di tutti quelli su di lui avevano operato, o l’avevano vissuto da terra, ammirandolo e amandolo. Ma aveva meritato anche un altro soprannome, l’“incrociatore del diavolo”, da parte dei suoi nemici turchi. Un po’ come quando gli austriaci, durante la Grande Guerra, soprannominarono “*Teufeln*”, diavoli, i fanti della brigata Sassari che per questo, ancora oggi, sono chiamati “*dimonios*”.

L’*Averof* non rimase tuttavia inattivo, perché, nel suo ormeggio del Pireo, sebbene fosse stato posto in disarmo nel 1952, venne impiegato fino al 1983 come unità dedicata all’addestramento delle reclute della Marina.

E finalmente il vecchio e glorioso incrociatore che ne aveva passate di tutti i colori, in guerra e in pace, nel Mediterraneo e nell’Oceano, a più fasi sotto la monarchia e sotto la repubblica fino all’estate del 1973, anno in cui la Grecia scelse l’attuale ordinamento repubblicano, venne posto in disarmo, ma per brevissimo tempo,

perché l'anno seguente la non più *Vasilikó* (Regia), ma adesso *Polemikó Naftikó* (Marina Militare) decise di trasformarlo in nave museo; ma non un museo calmo e tranquillo, sede di occasionali visite guidate di scolaresche e di pensionati.



Foto 6 - 10 ottobre 2017, il *Georgios Averof* nel porto di Salonico, con le bandiere al vento e il gran pavese a riva, sta per ormeggiare ad un molo del porto cittadino.

### I vecchi guerrieri non muoiono mai

Infatti, tanto per iniziare, lo status dell'*Averof* rimase quello di nave da guerra, con un equipaggio ridotto ma militare. Poi è doveroso ricordare che l'incrociatore è una delle poche navi musealizzate della sua classe o similari esistente al mondo, ma fra queste è l'unica ancora integra, senza parti ricostruite e in teoria in grado di navigare ancora e, volendo, di utilizzare le artiglierie.

Le Marine di Stati Uniti, Russia e Giappone possono infatti vantare altrettante importanti navi museo: l'*Olympia*, l'*Aurora* e la *Mikasa*. Tralascieremo per ovvii motivi la britannica *Victory*.

Ma l'incrociatore protetto *Olympia*, ancora galleggiante e ormeggiato ad un molo del Christopher Columbus Boulevard di Filadelfia, è stato sottoposto a tanti di quei lavori di rifacimento da sembrare una diva del cinema settantenne che vuole apparire ancora giovincella grazie alla chirurgia plastica; in pratica dell'unità originale è rimasto ben poco.

L'*Aurora*, sempre incrociatore protetto e orgoglio del popolo russo, è ormeggiata sulla Neva, a San Pietroburgo, ma anche lui nella sua vita operativa ha subito moltissime trasformazioni e per questo, quando nel 1968 venne musealizzato, fu riportato all'aspetto del 1917, ma così facendo ben poco è rimasto della struttura originale della nave che sparò il colpo di cannone che diede il via alla Rivoluzione d'Ottobre. E' perfettamente galleggiante, ma le macchine sono solo simili a quelle originali e non funzionanti.

Per la *Mikasa* il discorso è diverso; dopo una lunga carriera questa corazzata pre-dreadnought ebbe una vita travagliata, anche a causa della sconfitta del Giappone nella Seconda Guerra Mondiale, e venne condannata alla demolizione con una scelta politicamente rischiosa per l'amministrazione USA che per molti anni governò il Paese. Allora, anche grazie ad una raccolta popolare di fondi, venne salvata da questa ingiusta fine e

musealizzata, ma è collocata in un bacino a secco, ed è solo un simulacro perfetto della nave che combatté a Tsushima, ricostruito fra l'altro con molte parti prelevate da altre navi demolite.

Niente di tutto questo è accaduto all'*Averof*, che per far vedere la sua età mostra orgogliosamente a tutti in coperta i copribitta in ottone sui quali, nel 1911, il Cantiere costruttore impresse il suo nome. E, devo dire la verità, tutte le volte che ho avuto occasione di rivederli andando in Grecia, mi sono sentito anche io parte di questo orgoglio.

Ma, sembrerà impossibile, la bella favola della vecchia nave non è finita con il suo dignitoso collocamento a riposo sul molo del Pireo, poco discosto da quello che l'aveva vista giovane e combattiva, pronta a muovere per il suo Paese.

Infatti, ogni tot anni viene rimorchiato fino ai non lontani Cantieri Skaramanga, situati presso Elefsis l'antica Eleusi, proprio di fronte all'isola di Salamina, altra sede di antiche gesta marinare, i maggiori e più quotati del Paese a parte le periodiche visite di controllo che effettua ogni tot anni, per effettuare dei necessari "tagliandi di controllo" che lo mantengono sempre in forma.

Ma il 26 aprile 2017, l'*Averof* è stato portato ai Cantieri per dei lavori straordinari. Si sarebbe infatti dovuta effettuare una revisione totale, una revisione, si badi bene, dell'apparato motore per far sì che la nave potesse tornare a navigare a vapore con i propri mezzi.

Questi lavori sarebbero stati offerti da Alexandros Goulandris, un magnate della cantieristica e filantropo greco, proprio come quel Giorgios che aveva permesso all'incrociatore di vivere nel suo nome (ricordate sempre che le navi non vengono varate e poi demolite, ma nascono e muoiono).

I lavori vennero iniziati ma Goulandris morì poco dopo, e per questo, pur avendo riscontrato l'ottimo stato di conservazione delle macchine, non vennero ultimati e dopo due mesi l'*Averof* tornò al Pireo. Ma non per molto.

### **Grazie, zio Giorgio**

Cinque mesi dopo, infatti, il 5 ottobre di quello stesso anno la vecchia ammiraglia prendeva di nuovo il mare; non con i propri mezzi, anche se in teoria avrebbe dovuto farlo, ma al traino di quattro potenti rimorchiatori per un viaggio di 250 chilometri fino al porto di Salonicco, l'antica Thessaloniki, dove, attesa con grandi onori in occasione di una ricorrenza nazionale, ormeggiò ad uno dei moli cittadini principali per una sosta di 50 giorni. Durante i quali, accorsa da mille paesi e città, una folla di oltre 130.000 visitatori entusiasti salì a calpestare il ponte del vecchio "zio Giorgio".

Dopo di che fece ritorno al Pireo dove l'attendevano, e lo proteggeranno per un lunghissimo tempo ancora, la cura e l'amore di una Marina e di un popolo che non hanno mai dimenticato le proprie radici marinare.

E al termine di questa bella storia, devo aggiungere con tristezza "chi ha orecchie per intendere intenda"



proprio per noi che abbiamo coniato il detto "navigare necesse est" e che ci vantiamo di essere un popolo di navigatori, ma che in oltre settanta anni dalla fine dell'ultima guerra non abbiamo saputo esprimere niente che possa neanche lontanamente paragonarsi a tutto questo. Ma forse ce lo meritiamo.

## STORIA DI BARCHE

*Il Notiziario CSTN ha sempre più amici e lettori sparsi in Italia e nel Mondo e questo per noi, che curiamo la rivista, è un patrimonio prezioso. L'amico Antonio Tommasi di Trieste, responsabile della Fondazione Pietas Julia, si inserisce piacevolmente su quanto ha ricostruito e sta scrivendo Sergio Pepe sulla storia del "Maris Stella IV" aggiungendo notizie e rare bellissime foto d'epoca. Noi speriamo che questo contatto, che non è il primo tra la Fondazione Pietas Julia e il CSTN possa dare ulteriori occasioni per il comune interesse della diffusione della cultura marinaresca.*



## MARIS STELLA IV

ANTONIO TOMMASI

Ho letto con piacere e interesse l'articolo di Sergio Pepe sul Maris Stella, barca armata a ketch che ha navigato a lungo nelle acque di Trieste e in tutto il Mediterraneo. Come responsabile della Fondazione Pietas Julia, conosco abbastanza bene la storia di quella barca, per cui mi accingo a fornire alcune ulteriori informazioni che potrebbero interessare i lettori, assieme ad alcune fotografie custodite nell'archivio della Fondazione.

Questa imbarcazione nacque a Pola (allora parte dell'impero d'Austria e Ungheria) nel 1904 per opera del costruttore G. Ranzatto. Era un cutter da crociera "10 metri stazza Internazionale" di 14 m f.t. e un piano velico di mq 174. A quell'epoca si chiamava **Liebling** ed era di proprietà di Paul Kupelwieser, personaggio illustre che, tra l'altro, era il proprietario delle isole Brioni che aveva provveduto a far bonificare dalla malaria da cui erano infestate, trasformandole in ameno luogo di villeggiatura di gran moda, meta del bel mondo dell'epoca.



Foto 1 - modellino in scala della "Elly".

Come ricordato da Sergio Pepe, all'inizio degli anni '20, tramontato l'impero austriaco, la barca fu acquistata da Oscarre Rossi, presidente della gloriosa Società Nautica Pietas Julia di Pola, di cui divenne l'ammiraglia. Generosamente il presidente Rossi accoglieva a bordo per crociere, gite e regate i giovani soci che non possedevano una barca. Nel frattempo questa aveva cambiato nome in *Elly*; in un circolo di irredentisti quale era la Pietas Julia non poteva certo essere mantenuto un nome austriaco. Probabilmente il nome *Elly* era un vezzeggiativo di Ornella, la figlioletta di Rossi.



*Foto 2 – In navigazione a vele spiegate.*

Come ricordato, l'infausta Seconda Guerra e la perdita della sovranità italiana sulle terre d'Istria, con il conseguente esodo di gran parte degli abitanti provocò un nuovo cambio di mano della barca. Questa fu acquistata dall'imprenditore Giorgio Hauser, socio dello Y.C. Adriaco di Trieste che la tenne per alcuni anni cambiando l'armo originale costituito da randa aurica e contro randa con una più moderna vela Marconi.

Mi piace ricordare un episodio di cui questa imbarcazione fu protagonista allorché nel 1948 fu impiegata per far entrare clandestinamente a Trieste una famiglia di profughi fuggita dalla Germania est. Questi arrivati in modo rocambolesco a Monfalcone (territorio italiano) si trovarono di fronte all'impossibilità, in quanto privi di documenti, di raggiungere Trieste, allora sotto l'amministrazione degli alleati anglo-americani, infatti il confine correva fino al 1954 a Duino. Fu proprio grazie a Giorgio e Laura Hauser che li fecero salire di nascosto a bordo e, dopo una breve traversata, poterono sbarcare felicemente sui pontili dell'Adriaco dove li aspettava il nonno, socio del circolo.

Un altro cambio di armatore e anche di nome attendeva la vecchia *Liebling* che divenne *Maris Stella IV*; questa volta fu acquistata dal professor Fausto Pecorari che nel corso degli anni la trasformò più volte, a secondo delle esigenze della numerosa famiglia, cambiandone completamente la fisionomia. La barca fu trasformata in due alberi e modificata nelle dimensioni. Un vero peccato per i puristi della nautica d'epoca.

Ho potute vedere la *Maris Stella*, ormai in penoso disarmo, dove giaceva da anni in un cantiere sul Canale Navigabile di Trieste. Dopo la chiusura del cantiere a metà degli anni 2000 pare che lo scafo sia stato rilevato da un amatore con l'intenzione di restaurarla e che sia depositata presso San Giorgio di Nogaro.

A tutt'oggi non si sa se la *Liebling* potrà mai riprendere a solcare il mare.

Allego alcune foto a corredo di queste brevi note



Foto 3 - Momenti spensierati sul mare di Pola



*Foto 4, foto 5 - In navigazione a vele ridotte.*



## PERSONAGGI

*Dall'immenso tesoro costituito dalle pagine della rivista della Lega Navale del settembre del 1952, abbiamo tratto questa interessante storia e il piacevole profilo che ne viene fuori di Francis Drake, il pirata elevato nel 1580 a nobile Sir dalla Regina Elisabetta. L'autore di questa storia è l'Amm. Aldo Cocchia, Medaglia d'Oro al Valor Militare, uno dei tanti ufficiali che hanno onorato la Marina e l'Italia e che, lungi dall'essere dimenticati, andrebbero portati ad esempio di rettitudine e coraggio alle nuove generazioni.*



# IL VIAGGIO DI CIRCUMNAVIGAZIONE DI FRANCIS DRAKE

ALDO COCCHIA

Possente figura di marinaio e d'avventuriero quella di Francis Drake - Sir Francis Drake dopo il suo fortunoso e redditizio viaggio di circumnavigazione - una delle figure più caratteristiche della marineria mondiale di ogni tempo, un uomo nella cui psiche erano singolarmente fusi un coraggio indomito, una volontà ferrea, un senso del mare fuori del comune ed un misticismo strano, un misticismo che era miscuglio di sentimento religioso e di superstizione, ma che era alimentato soprattutto dal feticismo della potenza britannica. Ambizioso, avido di gloria più che di ricchezza, Drake è principalmente animato dal desiderio, dalla volontà, direi quasi, dalla mania di fare la sua Patria sempre più forte e temuta, sempre più ricca. E' un sentimento, questo, che troviamo alla base di ogni sua azione, quasi motivo dominante dell'intera sua vita, e dominante anche più dello spirito d'avventura che pure in lui doveva raggiungere temi parossistici.



*Sir Francis Drake (da Princeton University Library)*

L'amor di patria, inteso come sentimento, quale a noi lo ha trasmesso la retorica ottocentesca, era indubbiamente ignoto agli uomini del XVI secolo, eppure questo corsaro avventuriero ammiraglio lo personifica mirabilmente che, ai

nostri occhi, egli tangibilmente rappresenta l'imperialismo inglese, lo rappresenta più e meglio di tanti uomini di mare e di guerra che - prima e dopo di lui - hanno contribuito a creare e consolidare l'impero britannico.

Lo spirito imperiale è dal Drake sentito d'istinto; lo spirito imperiale è per lui come una molla che lo muove senza posa, sin dai suoi più giovani anni, a combattere la Potenza imperiale d'allora: la Spagna; a combatterla essenzialmente sui mari e nei possedimenti d'oltremare giacché potere marittimo e possedimenti coloniali sono, per natura, la più vera e loro stessa natura, la più vera e più viva espressione d'ogni imperialismo.

L'imperialismo britannico è sul nascere, ma Drake ne è uno dei più fanatici assertori - assertore non nelle aule d'un aeropago parlamentare, bensì sui campi di battaglia con la spada in pugno - ed è per affermare concretamente questo diritto inglese all'imperialismo che egli effettuerà, negli anni 1577-1580, il memorabile viaggio intorno al mondo del quale parleremo fra un istante: è per affermare questo diritto, questa volontà imperialistica britannica che egli sarà fra i più tenaci e, diciamolo pure, fra i più feroci distruttori dell'Invincibile Armada; è infine, sempre per ubbidire all'impulso della stessa volontà di potenza, che egli troverà la morte sulle coste di Panama il 28 gennaio 1596, a cinquantun anni di età.

Uomo ferreo dovè essere Sir Francis Drake, ferreo nel fisico e nel morale anche se le effigi che di lui ci restano ce lo mostrano grassoccio traccagnotto, col viso tondo allungalo da una barbetta a punta, effigi che evocano alla nostra mente un pacifico gentiluomo campagnolo più che un corsaro intrepido ed immaginoso; uomo ferreo dovè essere, dicevo, che le prime prove del suo ardore combattivo e della sua attitudine al comando le diede già a soli 22 anni quanti ne aveva quando fu nominato capitano della *Judith* agli ordini di Hawkins, suo lontano parente ed ammiraglio di Elisabetta.



Drake (*immagine*) era con Hawkins quando questi, nella Manica, assalì una galera spagnola che veleggiava per Cadice carica di prigionieri fatti sui campi di battaglia delle Fiandre sollevando, per ciò, aspre proteste di Filippo II di Spagna; ed era con Hawkins a San Giovanni d'Ulloa dove gli Inglesi, che intendevano pirateggiare le navi colà rifugiate, furon sorpresi e sonoramente battuti dagli Spagnoli i quali infierirono poi sui prigionieri così selvaggiamente da fornire, con le loro crudeltà, valido pretesto per un'azione di rivalsa.

Gli anni fra il 1567 ed il 1570 furono in sostanza anni di tirocinio e di collaudo per Francis Drake, ma un tirocinio agli ordini di Hawkins - ambizioso anche egli ma, al contrario di Drake, smanioso di ricchezze più che di gloria - un tirocinio agli ordini di Hawkins era quanto di meglio potesse desiderare un giovane intraprendente e coraggioso, un giovane che non aveva bisogno di farsi le ossa, perchè le ossa le aveva già solide di suo, ma aveva semmai bisogno soltanto di apprendere una tecnica, e bisogno di assimilare la spregiudicata disinvoltura d'un negriero nel trattare con gli Spagnoli e con i coloni

americani. Il tirocinio ed il collaudo furon favorevoli cosicché quando, nel 1570, l'Inghilterra volle organizzare contro la Spagna l'azione di rivalsa per le stragi di San Giovanni d'Ulloa, tale azione venne naturalmente affidata a lui, Francis Drake, capitano di 25 anni. La squadra navale al suo comando consistè soltanto nel *Dragon* di 70 tonnellate e nello *Swan* di 30, ma le due caravelle furon sufficienti al corsaro per saccheggiare città e porti della Nuova Castiglia.

Nel 1572 nuova impresa corsaresca sulle coste dell'America centrale: Drake comanda ora il *Pacha* di 70 tonnellate e lo *Swan* di 30, con equipaggio complessivo di 23 uomini, una forza quasi risibile nel suo insieme, eppure è con questa risibile forza che il corsaro inglese assalta e distrugge il 22 luglio 1572 la città di Nombre de Dios nell'America centrale e, sbarcato sull'istmo di Darien, attacca la carovana di muli che porta l'oro del Perù. La scorta viene messa in fuga, il tesoro è catturato e portato trionfalmente in patria.

La scena dell'arrivo a Plymouth delle due navi di Drake è caratteristica, è degna del pennello o dei versi d'un grande artista, che le piccole navicelle giunsero in porto di domenica all'ora del sermone mentre la popolazione era raccolta in chiesa, ma quando filtrò fra i fedeli la notizia che i corsari erano tornati - e tornati carichi d'oro - la chiesa si vuotò d'incanto: l'ansia di sapere, di aver notizie, di festeggiare i vittoriosi e fors'anche la speranza di godere qualcosa del bottino prevalsero sulla parola del predicatore.



**1572. Impresa piratesca di Drake sulle coste dell'America centrale e cattura del tesoro, l'oro del Perù portato trionfalmente in Inghilterra.**

Il nome di Francis Drake acquista rinomanza fra i marinai, popolarità nella Nazione ed è chiaro che è su quest'uomo dalla fibra eccezionale, su questo uomo non poi così rozzo come si potrebbe pensare, su quest'uomo adorato dagli equipaggi nonostante la sua severità inflessibile, che Elisabetta, sempre che lo vorrà, potrà far leva per scalzare il predominio spagnolo sulle lontane Americhe. Finora la Sovrana inglese ha sempre giocato a carte coperte, ed ha anche ufficialmente deplorate le imprese di Hawkins e di Drake contro navi e città d'una Nazione verso la quale l'Inghilterra mantiene pacifici rapporti, e pertanto le gesta dei due marinai vanno classificate come gesta piratesche, ma ora la Regina pensa sia giunto il momento, se non di gettar la maschera, almeno di partecipare direttamente ad una spedizione di vasto respiro, che abbia per scopo di rompere il monopolio spagnolo dei traffici e del commercio d'oltreoceano. Ed Elisabetta finanzia, sia pare in gran segreto, una spedizione di cinque piccole unità navali destinate ad agire in Pacifico col duplice scopo di combattere, di taglieggiare, di predare i traffici marittimi spagnoli e di cercare il passaggio di nord ovest fra Pacifico ed Atlantico.

Magellano ha scoperto e percorso non più di cinquantanni addietro lo stretto che porta il suo nome e che potrebbe definirsi "passaggio di sud ovest", ma i navigatori dell'epoca sono convinti che un altro valico esista, attraverso il continente americano, in latitudine meglio accessibile, e per più d'un secolo lo cercheranno inutilmente. In quanto agli Spagnoli essi convogliavano sull'istmo di Panama o di Darien, tutto il traffico che si svolgeva lungo le coste del Pacifico, e poi trasportavan via terra da un Oceano all'altro le merci della Bolivia, l'oro del Perù, l'argento del Cile. Sia detto per inciso è proprio contro le carovane che trasportavan tali ricchezze, che agirono fruttuosamente gli Hawkins e i Drake della metà del XVI secolo.

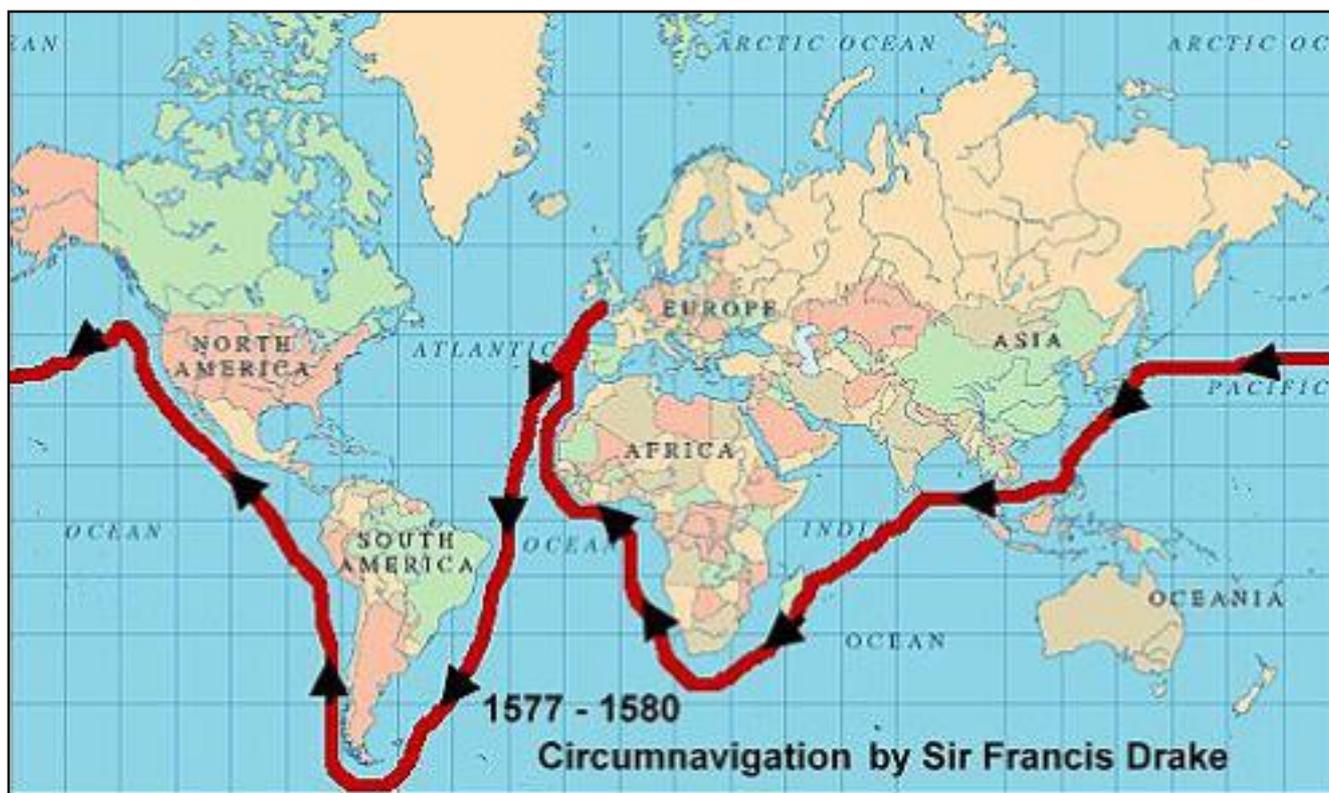
Imprese piratesche, come abbiamo detto, ma qui ci sia concessa una digressione per ricordare che i confini fra pirateria e commercio, in quel secolo d'avventurieri che fu il XVI, erano assai mal definiti e che, se la stessa Elisabetta esigeva ufficialmente che nessun atto ostile fosse compiuto contro le colonie spagnole, i mercanti britannici non avevano alcuna ragione per rispettare accordi che li avevano tagliati fuori dalle regioni più ricche del mondo.

La pirateria inglese, già famosa nel XV secolo, nel XVI raggiunse proporzioni colossali e valore altamente patriottico. Certe forme di pirateria erano poi legali, poiché un capitano ch'era stato pirateggiato da una nave straniera riceveva dal suo Sovrano una speciale lettera, di marca che lo autorizzava a rivalersi su qualsiasi altra

nave della stessa nazionalità di quella che l'aveva pirateggiato. Dice il Maurois nella sua Storia d'Inghilterra: "Anche le stesse corti straniere riconoscevano queste lettere di marca e trattavano da commercianti, anziché impiccarli, i pirati che le portavano".

Erano state imprese piratesche quelle compiute finora da Hawkins e da Drake, ma non altrimenti che piratesca va definita questa spedizione, che ora s'allevava in Plymouth, al comando del più audace marinaio, del più abile navigatore dell'epoca: Francis Drake.

Abbiamo accennato che Elisabetta, non solo ne aveva approvato il disegno, ma aveva anche partecipato personalmente al finanziamento: diviso era invece il campo dei suoi più diretti consiglieri, poiché William Cecil lord Burghley era decisamente contrario ad ogni impresa che potesse provocare la guerra con la Spagna - guerra che egli riteneva non sostenibile da parte di una Inghilterra scarsamente popolata ed appena unificata politicamente -; Walshingham e Leicester, invece, mossi forse più da ragioni di politica interna che non da considerazioni internazionali, erano favorevoli, ed anzi Leicester aveva indotto Drake a prendere con sé un tal Thomas Doughty, soldato di ventura del quale egli, Leicester, voleva disfarsi per un certo tempo per tagliar corto a certi pettegolezzi circa un tentativo d'avvelenamento del conte di Essex. Di questo Doughty avremo occasione di parlare ancora, ma è innegabile che alla base della spedizione - che resterà poi famosa nei secoli - è un viluppo intricato e complesso d'interessi, nel quale sono agganciati l'uno sull'altro motivi politici ed elementi imperialistici, rivalità di palazzo e piccole gelosie, volontà di potenza e predominante - febbre dell'oro.



Francis Drake salpò da Plymouth il 13 dicembre 1577 (ricordiamo che il precedente viaggio di circumnavigazione fu quello di Magellano degli anni 1519- 1522) con cinque piccole navi: *Pellican*, ribattezzato *Golden Hind*, nave ammiraglia, di 100 tonnellate, *Elizabeth* di 50 tonnellate col viceammiraglio Winter, *Swan* di 30, *Marigold* di 30, *Cristopher* di 15; erano in tutto a bordo 164 uomini fra i quali il citato Thomas Doughty con incarico non ben definito, ma forte della protezione e dell'appoggio, oltre che del favorito Leicester, anche di lord Burghley al quale egli, poco prima della partenza, aveva rivelato il segreto della spedizione.

Salpava Drake da Plymouth con gli obiettivi che abbiamo più sopra indicati, fra i quali non era affatto compreso il giro del mondo: se la circumnavigazione venne compiuta, ciò lo si deve ad un insieme di circostanze fortuite, forse all'estro del momento, forse - tutto ciò può darsi - alla decisa e superstiziosa volontà di Drake di non affrontare, anche nel viaggio di ritorno, il terrificante stretto di Magellano, che a lui stesso era

già costato (nel viaggio di andata) due navi e molte vittime, e che per altri naviganti era stato fonte di disastri senza nome.

Partita dall'Inghilterra, la squadretta prolunga le coste del Marocco occidentale e del Capo verde, traversa l'Atlantico del sud, raggiunge il 6 aprile 1578 le coste del Rio della Piata, ma qui le tempeste dell'inverno australe impediscono alle navi di proseguire, allontanano anzi dall'ammiraglio lo *Swan* ed il piccolo *Cristopher* che, perso il contatto, ritornano indietro. Le rimanenti navi sono a lungo sbattute dal maltempo ed ostacolate dalla nebbia nel faticoso andare lungo le coste dell'America meridionale, ed è in questa fase del viaggio, indubbiamente faticosa e difficile - forse la più difficile dell'intera navigazione - che si determina e che poi scoppia il conflitto fra Doughty e Francis Drake: Doughty, il soldato di ventura che Drake ha dovuto prender con se per suggestione o addirittura per ordine di Leicester, forte delle protezioni che gode, per un verso vuol sovrapporsi al Drake, per altro verso cerca di sobillare ed ammutinare gli equipaggi contro l'ammiraglio; Francis Drake, d'altra parte, sente non solo la necessità di liberarsi del fastidioso avventuriero che mina la disciplina di bordo, ma prova verso costui una invincibile repulsione, e giunge fino ad attribuirgli un malefico influsso ed a far carico al Doughty delle tempeste e delle nebbie che intralciano il progredire delle tre navi rimaste.



*Replica di "Golden Hind" ex "Pellican", nave ammiraglia di Francis Drake.*

Superstizione, nient'altro che superstizione, d'accordo, ma siamo nel XVI secolo e Drake è un marinaio ed allora la superstizione s'inquadra perfettamente nel tempo e nell'ambiente.

Pian piano l'ammiraglio finisce con l'essere ossessionato - al dire degli atti della Hakluyt Society — dalla presenza del Doughty a bordo delle sue navi e, mentre s'è rifugiato nella Baia di San Giuliano per svernarvi, imbastisce una corte marziale per giudicare il soldato di ventura incolpato, si badi bene, di tradimento e forse di lesa maestà, in quanto l'imputazione che grava su di lui non è di insubordinazione, ma di aver sparsa fra gli equipaggi la voce che la Sovrana abbia autorizzato il viaggio di Drake soltanto perchè subornata dal corsaro mediante regali. Presiede la corte marziale lo stesso Drake e la sentenza è sentenza di morte: una sentenza che

era fatalmente prevedibile anche prima che s'iniziasse il procedimento; una sentenza che ripete i drastici provvedimenti che lo stesso Magellano dovè adottare cinquanta anni addietro - e proprio in questa Baia di San Giuliano, nella quale ora si trova Drake - per mantenere o, meglio, per ristabilire la disciplina a bordo delle navi della sua squadra. Magellano pugnalò uno dei suoi capitani, un altro ne fece impiccare, due. ufficiali sbarcò su costa deserta; Drake giustizierà il solo Doughty e prima di procedere alla esecuzione, che il Mendoza vuole eseguita dallo stesso Drake, trascorre con il condannato le ultime ore di vita, ed in sua compagnia si confessa e si comunica.

Asserisce il Pollard, nel XII volume della "Political History of England", che "una scena più grottescamente tragica ed un più grande travestimento giudiziario non fu mai compiuto nella storia navale inglese", ma è in questa scena grottescamente tragica che noi troviamo tutti gli elementi che ci occorrono per inquadrare esattamente la psiche di Francis Drake, tenace valoroso combattivo autorevole, ma pervaso da un misticismo religioso e nazionalistico, che dovè indurlo a raffigurare sè stesso come investito di una missione divina. In Drake la ferma volontà, l'autorevolezza, l'abilità di Magellano si sommano al senso religioso di Cristoforo Colombo, ma in lui troviamo anche il nazionalismo esasperato ed il puritanesimo superstizioso messianico, che saranno, poi propri di Cromwell: un grande capitano comunque, secondo la più ampia accezione della parola - e ne darà luminosa prova fra qualche anno quando non esiterà a penetrare nel porto di Cadice per affondarvi le navi che Filippo II apprestava per portare la guerra nelle acque britanniche - un grande capitano ed un gran marinaio.

Se la scena della condanna e del supplizio di Doughty fu, secondo lo storico inglese, "grottescamente tragica", non meno grottesche, benché non tragiche, furono le scene che seguirono a quella, sempre nella acque della baia di San Giuliano; scene intese a ristabilire, a rinsaldare la disciplina che i discorsi del soldato ribelle dovevano avere alquanto scossa.

La prima di queste grottesche scene ebbe per protagonisti gli equipaggi che furono riuniti dal Drake l'11 agosto 1578, una domenica, dopo il sermone. Gli uomini s'erano tutti confessati e comunicati ed a loro l'ammiraglio si rivolse per sottolineare la necessità dell'armonia fra i componenti della squadra, e per mettere contemporaneamente in rilievo i pericoli che l'impresa presentava: poi disse che avrebbe volentieri lasciata una delle sue navi a disposizione di coloro che avessero voluto fare ritorno in patria. Nessuno si fece avanti per accettare l'offerta.

Cambia allora la scena e Drake si rivolge agli ufficiali. Per prima cosa li destituisce tutti dalle loro funzioni, poi ripete la sua versione della cospirazione di Doughty, quindi accusa alcuni dei presenti d'esser stati complici del traditore, ma aggiunge subito che non li condannerà a morte; rifà successivamente la storia della spedizione, rileva che la Sovrana stessa l'ha in parte finanziata, illustra l'importanza che avrà per l'Inghilterra un loro successo.

A conclusione del suo discorso Drake reintegra tutti gli ufficiali nei gradi che avevano e qui bisogna pensare che l'ascendente e la personalità del capo fossero ben forti se riuscivano a resistere anche a prove sì ardue. Chiunque che non fosse Drake sarebbe stato travolto nel ridicolo; Drake no, Drake mantiene invece integro il suo prestigio e forse l'accresce, sicché il 20 agosto - prima ancora che sia finito l'inverno australe - può imboccare con le sue tre navi lo Stretto di Magellano.

Sedici giorni occorsero per superare lo Stretto e, quando le navi sbucano finalmente in Pacifico, sono poi squassate da una serie di violentissime bufere che affondano il *Marigold* e spingono al sud il *Golden Hind* di Drake, separandolo definitivamente dall'*Elizabeth*, sulla quale è imbarcato il Winter, viceammiraglio della spedizione.

Ormai Drake è rimasto solo, ma la sua abilità, la sua tenacia, la sua volontà riescono ad aver la meglio delle tempeste e del maltempo, sia pure in lunghi mesi di lotta e di fatica, ed a permettergli di risalire lentamente a nord lungo le coste del Pacifico: il 5 dicembre entra a Valparaiso, coglie di sorpresa gli Spagnoli del Cile e del Perù, ne saccheggia a suo piacimento i porti e le navi, sale ancora più a nord in cerca della flotta che ogni anno porta dall'Eldorado carichi di oro e di argento, e fra Lima e Panama - servendosi della inconscia complicità di un indigeno che gli indica il rifugio della nave capitana spagnola - cattura il galeone *Cacafuego* che ha a bordo un vero tesoro.

Il *Golden Hind* è ormai carico d'un bottino ingentissimo e pertanto il viaggio si può dire concluso: non si tratta che di tornare indietro, ma Drake evidentemente non vuol battere la strada già percorsa e si spinge perciò ancora più a nord, alla ricerca del famoso passaggio di nord ovest che gli Spagnoli credevano di aver individuato fra i grandi laghi e la vallata del San Lorenzo, ma incontra un clima così gelido da essere indotto a tornare indietro ed a rifugiarsi nella Drake's Bay, a nord di S. Francisco. Della zona che egli battezza Nuova Albione, prende addirittura possesso in nome di S. M. Britannica, e sulle popolazioni indigene proclama una specie di protettorato inglese.

Il *Golden Hind* sosta circa un mese sulle coste della California poi, il 26 luglio 1579, salpa per intraprendere la traversata del Pacifico nel tratto in cui l'Oceano si allarga di più. Il 4 novembre approda a Ternate nelle Molucche, dopo una navigazione lunga ma non poi eccessivamente difficile, e qui Drake è splendidamente ricevuto dai nativi, che sono in rivolta contro i portoghesi. Il corsaro britannico pensò anzi che l'Inghilterra poteva farsi delle Molucche una base per il commercio delle spezie, e stipulò in tal senso anche un trattato di commercio con i locali ed è a tale trattato di commercio che i Sovrani britannici fecero poi assai spesso richiamo per avvalorare le loro pretese sulle Molucche.

Ma proprio in queste acque, che segnarono in certo qual modo l'apoteosi del navigatore e del corsaro, corse il rischio di perdere sè stesso ed il favoloso bottino che portava, ché la nave incagliò pericolosamente in un banco corallino. Ed ecco svolgersi a bordo un'altra di quelle scene grottesche che son caratteristiche di questa spedizione di Francis Drake. La nave è incagliata, ma l'equipaggio - forse per la sensazione d'essere impotente a salvarla - anziché adoprarsi per liberarla, s'abbandona durante 20 ore ad una serie ininterrotta di preghiere sotto la direzione del cappellano Francis Fletcher, ad un punto tale che - è il Pollard che lo dice nella già citata "Political History of England" - Drake soffrì il tormento di vedere il suo cappellano - considerato il personaggio più importante di bordo. Ma quando, alla fine, il *Golden Hind* venne fuori dal banco corallino, il corsaro non mancò di prendersi la sua rivincita e, posto il cappellano ai ferri, prima lo scomunica e lo dichiara fuori della Chiesa d'Inghilterra, poi gli applica al collo un cartello con la scritta: "Francis Fletcher, il più falso impostore che esista al mondo".

E' questo l'ultimo episodio saliente del viaggio, uno dei tanti che hanno valore solo in quanto servono a



La regina Elisabetta nomina Sir Francis Drake.

mettere sempre meglio in luce l'abito mentale di Francis Drake.

Dalle Molucche il *Golden Hind* raggiunse le Celebes, i cui canali interni, peraltro, non erano ancora conosciuti, poi si trasferì a Giava dove Drake stabilì pacifici commerci con gli abitanti del posto.

Il 15 giugno 1580 il *Golden Hind* supera il Capo di Buona Speranza, il 22 luglio tocca la Sierra Leone, il 26 settembre entra a Plymouth, dopo aver compiuto il secondo viaggio di circumnavigazione della storia. Il terzo sarà effettuato da Cavendish, ed anche questo con risultati disastrosi per le colonie spagnole dell'America del sud.

Il bottino portato in patria dal Drake fu valutato circa mezzo milione di lire sterline; fruttò agli

azionisti della spedizione, dicesi, il 4700 per cento.

L'ambasciatore di Filippo II sollevò aspre proteste presso la Sovrana inglese per le piraterie di Francis Drake, ma Elisabetta proclamò che lei non sapeva niente di tutta la faccenda; però qualche giorno dopo condusse lo Spagnolo a bordo del *Golden Hind* e, qui giunta, disse severamente a Drake che gli Spagnoli lo consideravano un pirata poi, ordinatogli d'inginocchiarsi, gli diede il bacio di rito concludendo "Alzatevi Sir Francis".

Al corsaro venivan così conferite patenti di nobiltà; il *Golden Hind* era conservato per un secolo ancora all'ammirazione del popolo inglese.



*Monumento a Sir Francis Drake (Plymouth - GBR).*

**Ricordo dell'autore dell'articolo.**

**ALDO COCCHIA (Napoli 1900-1968)**

**Ufficiale della Marina Militare in servizio dal 1916 al 1963. Comandante di varie unità, di superficie e subacquee, combattente e decorato con Medaglia d'Oro, d'Argento e di Bronzo al Valor Militare (tre concessioni). Ferito gravemente in operazioni belliche durante la seconda guerra mondiale, fu trasferito nel Ruolo d'Onore conseguendo il grado di Ammiraglio di Squadra. Dal 1958 fu Direttore della "Rivista Marittima" e dal 1961 capo dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Marina. Ha pubblicato numerosi volumi di carattere storico navale e articoli sulla seconda guerra mondiale.**

## LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

*Fatta salva la paternità del Circolo del Remo e della Vela "Italia", a Napoli tutti i velisti, praticanti e semplici tifosi, sono molto orgogliosi della Regata dei Tre Golfi e relativa "Coppa Matarazzo" ritenuta - a giusta ragione - un patrimonio della Vela partenopea da difendere ad ogni costo. Quindi, quanto mai benedetta la ricostruzione storica che Sergio Pepe sta documentando per i lettori del Notiziario con competenza e ricchezza di documenti, note e fotografie, queste ultime grazie all'Archivio Fotografico Carbone.*



### 1959 - LA SESTA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI SERGIO PEPE

La sesta edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo prende il via il 25 agosto 1959, ma questa volta non vi è Riccardo Carbone, e così non resta che pubblicare le due pagine di *Vela e Motore* a firma di Aniello Di Martino, che tanta parte ha avuto nel raccontare le regate di triangolo e d'altura svolte nel Golfo di Napoli dalla fine degli anni 40 all'inizio degli anni '60 del secolo scorso.

I partecipanti sono solo sette, suddivisi in tre Classi R.O.R.C.. Nella I Classe corrono: *Prima Stella*, *Vagabonda* e *Djinn II*; nella II: *Susanna* e *Artica II*; nella III: continua la sfida tra *Chiar di Luna* e *Lembo di Cielo*.

La vittoria della Coppa Sen. Andrea Matarazzo va a *Prima Stella*, che Aniello di Martino ci informa essere di proprietà e con al timone il dott. Sada. Dalla foto della consegna della Coppa credo che sia il dott. Alfonso Sada, conosciuto anche come Gino, fondatore della Simmenthal e con essa sponsor di attività sportive, tra le quali la squadra di pallacanestro con ai piedi le famose scarpette rosse, protagonista di memorabili sfide con l'Ignis di Giovanni Borghi, altro Capitano d'industria che non trascura lo Sport; ma questa è un'altra storia e, infatti: <http://www.rmfonline.it/?p=39975>.

Nella II Classe vince *Susanna* di Scamperle, che si aggiudica per il terzo anno consecutivo la vittoria di



*1959. L'equipaggio di "Lembo di Cielo" vincitore di classe della Regata dei Tre Golfi: (da sin.); Geppi e Ruth De Zerbi, Umberto Gambuli e Carlo De Zerbi, armatore timoniere. (foto archivio CSTN)*

Classe, questa volta a spese di *Artica II*, che ha al timone l'allora Capitano di Fregata Mario Bini, fresco reduce, sempre con *Artica II*, dalla vittoria della Brest - Las Palmas de Gran Canaria, regata di 1372 miglia. Mario Bini, poi Ammiraglio di Squadra, Capo di Stato Maggiore della M.M. e Presidente della L.N.I., è stata una figura fondamentale per il nostro Centro Studi (v. il n.74 - ottobre 2018 di questa rivista).

Nella III Classe finalmente *Lembo di Cielo* di Carlo de Zerbi riesce a battere *Chiar di Luna* della Sezione Velica della M.M..



PRIMA STELLA vincitrice della Regata dei Tre Golfi, della Coppa Matarazzo e della Coppa offerta dall'Ammiraglio Ruta.

Ogni edizione della Regata dei TRE GOLFI, per la disputa della « Coppa MATARAZZO », ha avuto una sua particolare nota. Questa volta la nota della manifestazione era la presenza a bordo di Artica II, la bella barca della Marina Militare, recente vincitrice della Regata del 41° parallelo, dell'On. Carlo Russo, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio che, deposto il suo abito di uomo di Governo, ha voluto, con questa sua simpatica partecipazione, dare libero sfogo alla sua grande passione di sportivo del mare; infatti, a bordo è finito con l'essere marinaio di regata, positivo ed entusiasta.

L'avvenimento veniva così a dare maggior prestigio alla competizione ed il Principe Carafa di Roccella, Presidente della Giuria e del C.R.V. Italia, al quale è affidata l'organizzazione della regata, ben ha fatto a sottolineare tale partecipazione, nel suo saluto rivolto agli equipaggi partecipanti, durante il cocktail di presentazione degli stessi offerto dal Circolo alla vigilia della partenza, fissata per le ore 22 del giorno 25 agosto nella rada di S. Lucia.

Questa 4ª edizione della « Tre Golfi » ha visto in regata sette barche così suddivise: tre per la I classe, due per la II classe e due per la III classe.

La vittoria nelle ripetitive classi è andata a Prima Stella, Susanna e Lembo di Cielo.

Al trattamento di cui innanzi, con l'intervento di S.E. Ruta, Presidente del Comitato d'Onore e di S.E. Russo, era presente il mondo nautico e la società partenopea con folta cornice di sportivi del mare.

Anche questa volta il periplo della regata era Napoli (S. Lucia), S. Maria di Castellabate (Salerno), Ventotene (Gaeta), Ischia-Napoli. E la bella avventura, contrastata più che mai dagli impponderabili del mare, si iniziava anche questa volta, in notturna, con la fiabesca visione sul mare di S. Lucia delle bianche vele svettanti alla luce delle foto-

## PRIMA STELLA vince nella regata dei «Tre Golfi», la Coppa Matarazzo

elettriche messe a disposizione della Marina Militare, sempre premurosa nel collaborare alle manifestazioni sportive marine.

Alla partenza erano presenti l'Ammiraglio Ruta, i componenti del Comitato regionale dell'U.S.V.I. (il Presidente Volpi era al traguardo), i Presidenti dei Circoli nautici e altre personalità del mondo nautico partenopeo.

Partenza regolare poco avvincente per la scarsezza del vento che, per lungo tempo è stato avaro di favori.

Sono nell'ordine: Prima Stella, Vagabonda, Djinn, Chiar di Luna, Lembo di Cielo, Susanna e Artica II.

Ai primi albori del 26 agosto la Punta della Campanella viene doppiata da Djinn seguita da Prima Stella al largo, da Vagabonda, e Susanna. Queste hanno navigato nel primo tratto con alterne vicende cercando di superarsi e Vagabonda ha minacciato da vicino Prima Stella. A relativa distanza si succedono le altre.

In questa prima fase della regata gli equipaggi hanno cercato, in ogni maniera, di poter sfruttare la leggera brezza che, con i suoi capricci, ha messo a dura prova la pazienza dei timonieri i quali sfogavano le proprie represses ire sui... poveri collaboratori di bordo. Anche qui vanno fatte le debite eccezioni.

(Corre voce che il golfo di Salerno abbia raccolto, gigantesca eco, tutti gli impreperi in un pittorico nuovo lessico).

Sul tardo pomeriggio, quasi in gruppo, la boa di Castellabate segna il seguente ordine di passaggio: Prima Stella, ore 15,50, Vagabonda, ore 16,05, Susanna, ore 15,20, Artica II, ore 16,21, Djinn ore 16,23, Chiaro di Luna, ore 16,50 e Lembo di Cielo ore 17,15.

Dopo Castellabate, il gruppo dei concorrenti si apre per le andature delle « proprie » rotte. Prima Stella approfitta del residuo poco vento e conduce una diversa rot-



Il Conte Matarazzo consegna al Dottor Seda la « challenge » della Regata dei Tre Golfi vinta per il 1959 dal suo yacht PRIMA STELLA.



Il Presidente del C.R.V. Italia di Napoli, Principe Carafa, (a destra), dopo aver rivolto un caloroso saluto augurale ai partecipanti alla regata dei Tre Golfi brinda con l'Ecc. Russo, (al centro) imbarcato come membro dell'equipaggio su ARTICA, e con l'Ammiraglio Ruta alla frotta dello sport velico italiano ed a quello partenopeo in particolare

ta (molto in fuori) delle sue antagoniste, passando al largo di Capri e scomparendo al controllo delle altre barche. Vagabonda vira per nord e purtroppo incocchia in una calma che la tiene inchiodata sul posto per tutta la notte. Susanna e le altre tirano per le bocche piccole di Capri iniziando un inseguimento quanto mai avvincente e finiscono col guadagnare il vento perso. La lunga ipotenuza, del gigantesco triangolo di 109 miglia, da Castellabate a Ventotene, per l'intermittenza di leggera brezza, bonaccia e successivo intenso vento di ponente, costituisce ampia palestra per gli equipaggi costretti ad alterna manovra.

Ventotene è girata nel seguente ordine: Prima stella, con netto vantaggio, Susanna, Vagabonda, Artica II, Djinn, Chiar di Luna e Lembo di Cielo.

Nella lunga impoppata che costituisce l'ultimo tratto di regata, Prima Stella si avvantaggia, mentre Susanna e Vagabonda si inseguono da vicino, tanto che solo pochi minuti le separano all'arrivo.

La competizione, che questa volta ha avuto una durata in più delle altre di oltre 20 ore, vede l'inizio della sua conclusione col giorno 28 agosto col primo arrivo a S. Lucia: Prima Stella, dopo ben 56 ore e mezza di regata taglia il traguardo alle ore 6.21'30". Alle 9.43'32" giunge Susanna e alle 9.54'29" Vagabonda, Artica II alle 11.59'22", Djinn alle 12.33'46", Chiar di Luna alle 14.42'27", Lembo di Cielo chiude la serie dei concorrenti alle ore 18.24'15".

Prima Stella, la bella barca di Sada, vince in tempo reale e corretto. Nuovo lustro si aggiunge a questo pantho che da tempo apporta onore allo sport velico italiano.

Susanna, nella sua classe, ripetendo l'exploit dello scorso anno, ha finito per prevalere, malgrado qualche errore di valutazione di rotta, su Artica II. Quest'ultima, per essere più adatta a venti di favore, non ha potuto rendere tutto quello che ci si aspettava dal suo rango di favorita spettante per le affermazioni riportate nella Brest-Las Palmas, nella Torquay-Lisbona, e, come abbiamo detto, nella « 41° Parallelo ».

Vagabonda riconfermava, col suo piazzamento, il successo delle precedenti edizioni. Djinn forniva brillante prestazione.

Chiar di Luna e Lembo di Cielo battagliavano a lungo e quest'ultima risolveva in proprio favore la vittoria di classe in tempo corretto, mentre la sua forte antagonista era prima in tempo reale.

Impeccabile l'organizzazione del C.R.V. Italia in collaborazione con l'Azienda Autonoma di Soggiorno Cura di Napoli. Sollecitata, come sempre, l'assistenza della Marina Militare con il suo tenace... « Tenace » e con i suoi apprestamenti.

Nel pomeriggio del 29 agosto, presso la sede del C.R.V.I., presenti l'Ammiraglio Ruta e le varie Autorità sportive della Marina Militare convenute a Napoli per i campionati militari, le personalità dell'U.S.V.I. ed una folla di sportivi, dopo parole di circostanza pronunciate con abituale verve dal Principe Carafa di Roccella ed un breve discorso del comm. Coppola, Vice Presidente dell'Azienda Soggiorno e Cura di Napoli, il quale poneva in rilievo la preparazione di Napoli per le Olimpiadi del 1960, si procedeva alla premiazione, alla quale faceva seguito un brillante trattenimento.

s.d.m.

#### LE CLASSIFICHE

#### REGATA DEI TRE GOLFI - COPPA MATARAZZO (C.R.V. Italia - Napoli - 25 Agosto)

Diamo l'ordine di arrivo in tempo corretto e, tra parentesi, quello in tempo reale.

##### I CLASSE

1. Prima Stella (Circolo della Vela, Roma) propr. e t. Dott. Sada, eq. conte Randaccio, ing. Ghira, avv. Buglielli, prof. Rosaldi, dott. Di Puolo e dott. Pocianti in ore 50.25' e 30" (58.21'30") al quale, come primo assoluto in tempo corretto, veniva assegnata per il 1959 la challenge « Coppa Matarazzo » e la Coppa Mediterraneo Centrale offerta dall'Ammiraglio Ruta e quella dell'ing. Bruzzo.

2. Vagabonda (C.R.V. Italia) propr. e t. ing. Valenzuela, eq. avv. Tafari, dott. A. Valenzuela e sig. S. Capolino in 52.42'47" (59.54'29") al quale andava la Coppa offerta dall'YCCC Savoia.

3. Djinn III (C.R.V. Italia) propr. e t. Duca d'Ascoli, eq. Dr. C. Coda, Conte di Balzo, Ing. Porzio e Sig. Marotta in 55.36'42" (62.33'48").

##### II CLASSE

1. Susanna (Circolo Tevere Remo, Roma) p. e t. dott. A. Scamperle, eq. M. Petroni, G. Vitale, S. di Maio, E. Sampietro in ore 51.50'08" (59.43'32") vincitore della Coppa Comune di Napoli.

2. Artica II (Marivela) t. cap. di Fregata Bini, eq. Ecc. On. C. Russo, com. Pera, cap. di Corvetta De Boccardo; nocchieri Guazzo e Zaranonelli, sottocapo nocchiero Bugliani in 53.59'10" (61.55'22").

##### III CLASSE

1. Lembo di Cielo (Y.C.C. Savoia) t. e propr. dott. C. De Zerbi, eq. yachswoman sig.ra Ruth De Zerbi, G. De Zerbi, U. Gambuli e C. Postiglione in ore 54.24'35" (66.24'15").

2. Chiar di Luna (Marivela) t. com. Giuristi, eq. Ten. di Vascello Bellardi, S. Ten. di Vascello Francesconi e dott. Niccolini in ore 55.00'15" (64.42'27") — prim o in tempo reale — A tutti i timonieri una medaglia di oro e medaglia ricordo agli equipaggi.

Nella regata dei Tre Golfi SUSANNA Yacht del Tevere - Roma di Roma, vincendo nella sua classe - ha conquistato la Coppa Comune di Napoli.



## STORIA DEL CANOTTAGGIO

*I canottieri di ieri e di oggi sono molto grati al Notiziario per le pagine che mettiamo a disposizione per la storia del loro sport. Anche per noi è un piacere ricordare questo nobile Sport, sempre troppo poco ricordato ed al quale, invece, dobbiamo essere grati per le vittorie che ha portato all'Italia. Finchè ci sarà chi, con passione e dedizione, cura la rubrica, noi che abbiamo il rammarico di non essere statti canottieri, lo accoglieremo sempre e con gratitudine. Grazie anche all'Archivio Carbone che ci mette a disposizione le preziose e rare foto.*



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

**SERGIO PEPE**

**(parte dodicesima - 1° gennaio / 31 luglio 1967  
Campionato Italiano Juniores – 2 senza e singolo)**

La seconda gara in programma il 16 luglio 1967 è il 2 senza. L'equipaggio che giunge primo e solitario all'arrivo è della gloriosa Unione Canottieri Livornesi (**foto n.1**) ed è composto da Silvio Ferrini e Carlo Miglio. Nelle **foto n.2, 3 e 4** la consegna dei premi da parte del Segretario della FIC Enrico Chiaperotti, con la presenza del dirigente della U.C. Livornesi Ugo Razzuti. Seconda classificata un'altra storica società, la Saturnia di Trieste con Luigi Simone e Flavio Lorezi, terza la Moto Guzzi con Walter Conti e Fabio De Carli.



**Foto 1**



**Foto 2**



**Foto 3**



Foto 4

La terza gara in programma è il singolo che vede vincitore Adriano Ritossa del C.C. Saturnia (**foto n.5**). Secondo Giampiero Bompelli del G.S. VV.F. Galimberti di Milano, terzo Giuseppe Giavardi della S.C. Giovanni Baldesio di Cremona, altra storica società remiera.



Foto 5

Nelle **foto n. 6 e 7** Adriano Ritossa viene premiato dal Presidente della Saturnia avv. Mario Sblattero, mentre al centro è Mario Sivitz. Entrambi meritano di essere ricordati, perché l'avv. Sblattero, Presidente della Saturnia per 12 anni, è stato anche Assessore allo Sport del Comune di Trieste e nominato Socio Benemerito della FIC. Mario Sivitz è stato Consigliere e Direttore Tecnico della Saturnia per 35 anni, tra i fondatori dell'Associazione Nazionale Allenatori di Canottaggio, Presidente del Comitato Regionale della FIC, insignito dal CONI della Stella d'Oro.



**Foto 6**



**Foto 7**



## RICORDO DI UN GRANDE TIMONIERE NAPOLETANO

*Nel mese di dicembre ricorrono i trenta anni dalla morte di Nino Cosentino (1919/1993) indimenticabile timoniere della Vela napoletana. Il "Centro Studi" che raccoglie gelosamente il ricordo e la storia irripetibile della sua attività agonistica, commemora la sua figura ripubblicando quanto scrisse Pippo Dalla Vecchia sul quotidiano IL MATTINO del 6 dicembre 1993.*

INDIMENTICABILE NINO COSENTINO

# Il grande "Nano"

di PIPPO DALLA VECCHIA

Nino Cosentino, uno degli ultimi grandi timonieri di una stagione irripetibile, si è spento a 74 anni, dopo quindici giorni di inutile lotta. Medaglia di bronzo nel '60 alle Olimpiadi di Napoli nei "dragoni", riserva olimpica ad Helsinki nel '52 ed a Melbourne nel '56, pluricampione europeo ed italiano su tutte le barche dell'epoca, dagli "star" ai "dragoni", dal "dinghy" alla "jole olimpica", Nino Cosentino negli ultimi anni si era dato a costruire campioni presso la Lega Navale ed è stato il maestro di Sabina De Martino ed Alessandra Ingangi, campionesse del mondo sugli "Europa".



A vela è uno sport strano. Vi sono timonieri che raccolgono più dei loro meriti effettivi

ed altri che, in rapporto alla loro classe - quella di Nino era immensa - raccolgono sì, ma non tanto. Se Nino avesse avuto un carattere meno spigoloso, a fianco del mitico Tino Straulino da tempo la vela mondiale avrebbe collocato il nome di Nino Cosentino.

Con la Sua repentina scomparsa - Nino era in mare a far da chioccia ai piccolissimi della classe "Optimist" - la vela italiana perde un grande campione. Quella napoletana, uno dei 3 suoi più grandi fuoriclasse.

Nino, con Franco Cavallo e Carlo Rolandi, è stato il più grande timoniere che la vela napoletana abbia avuto dall'immediato anteguerra agli anni Settanta, cioè prima dell'avvento di "Picchio" Milone e di Francesco de Angelis poi.

È stato un timoniere completo, proteiforme. Non vi è stata barca a vela, dal piccolo "Dinghy" al grande "Otto metri S.I.", passando attraverso tutte le classi olimpiche e non solo queste, che Nino non abbia condotto alla vittoria. Contrariamente a tanti altri campioni, è sempre rimasto nel mondo della vela. Sabina de Martino e Alessandra Ingangi non a caso sono diventate campionesse del mondo della classe "Europa". E così tanti e tanti altri hanno vinto grazie a Lui.

Volete un esempio della mostruosa abilità di Nino? Nel 1969, il "Soling" diventa classe olimpica. In autunno inoltrato lo Yacht Club Italiano organizza a Genova il primo Campionato italiano della classe. Nino sale per la prima volta sul "Sirio" del romano Capri Cruciani e, con Napoleone Ronco come terzo uomo dell'equipaggio, stravince il Campionato tra la sorpresa generale. I genovesi si stanno ancora chiedendo come quel titolo fosse finito a Napoli. Avevano dimenticato di fare i conti con il "Nano maledetto".



## **QUELLI CHE ANDAVANO PER MARE**

**Autore: Franco Maria Puddu**

**Disponibile su Amazon, in rete  
novembre 2022**

**Formato Kindle Euro 9,99, cartaceo 16,50**

Questa volta presentiamo ai lettori l'opera di un autore il cui nome è sicuramente conosciuto a molti di loro, dal momento che si tratta di un giornalista, ma anche di un ufficiale in congedo della nostra Marina Militare, che oramai da oltre trenta anni scrive di argomenti storici e di mare, e che da un anno è presente anche sulla nostra testata.

In quest'opera, Franco Maria Puddu volge la sua attenzione agli eventi salienti che hanno caratterizzato la storia della navigazione soffermandosi, come il lettore potrà avere modo di notare, in maniera sciolta e scorrevole ma approfondita sull'elemento umano che, al di là delle vicende più o meno eclatanti della storia, sente alla base di tutto il succo del testo: la vita

quotidianamente vissuta dalla gente di bordo.

E, pur dando la priorità alla nascita, allo sviluppo e alla continua evoluzione del mezzo navale, inquadrandolo sempre nel momento storico della società presa in esame, non manca mai di osservare quali sono stati gli aspetti, spesso molto tribolati, della vita di "Quelli che andavano per mare".

Da come vivevano a come mangiavano, da come si vestivano a come combattevano, da come soffrivano a quello che temevano, da come si divertivano a, quando il destino li costringeva a questa scelta estrema, come si ribellavano entrando così a far parte della pirateria.

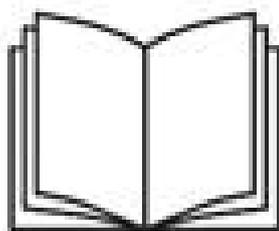
Le curiosità, nel corso della narrazione, sono molte, e spesso di notevole interesse. Ne citiamo solo una per tutte, ossia che, in effetti, il più grande pirata di tutti i tempi fu una donna cinese, Chenh I Sao, che arrivò a comandare una flotta di giunche oceaniche quale neanche i nostri più noti scorridori dei mari, come Barba Nera o l'Olonese, avrebbero mai potuto sperare di disporre.

E che, dopo più di venti anni di piena e lucrosa attività, scomparve dalla scena solo dopo aver avuto il perdono del Governo Imperiale, e una amnistia per lei ed i suoi equipaggi.

L'opera non è illustrata perché, per scelta dell'autore, trattando una così vasta gamma di argomenti avrebbe rischiato di essere forse dispersiva, privilegiando così un maggior approfondimento dei testi, e pensiamo, vedendo il risultato, che sia stata una scelta forse inusuale ma corretta.

Nel complesso, un'opera di ampio respiro e senza dubbio di interesse, che riteniamo dovrebbe essere presente nella biblioteca degli appassionati del settore.

Per chi fosse interessato ad acquistarne una copia digitale o cartacea, pubblichiamo un link di Amazon che lo potrà aiutare: <http://bit.ly/3tFgC4A>.





Con questo magnifico acquarello dono della amica Emanuela Tenti, nota pittrice del mondo dello Yachting, porgiamo ai lettori gli auguri di

***BUON NATALE 2022 e FELICE ANNO NUOVO 2023***