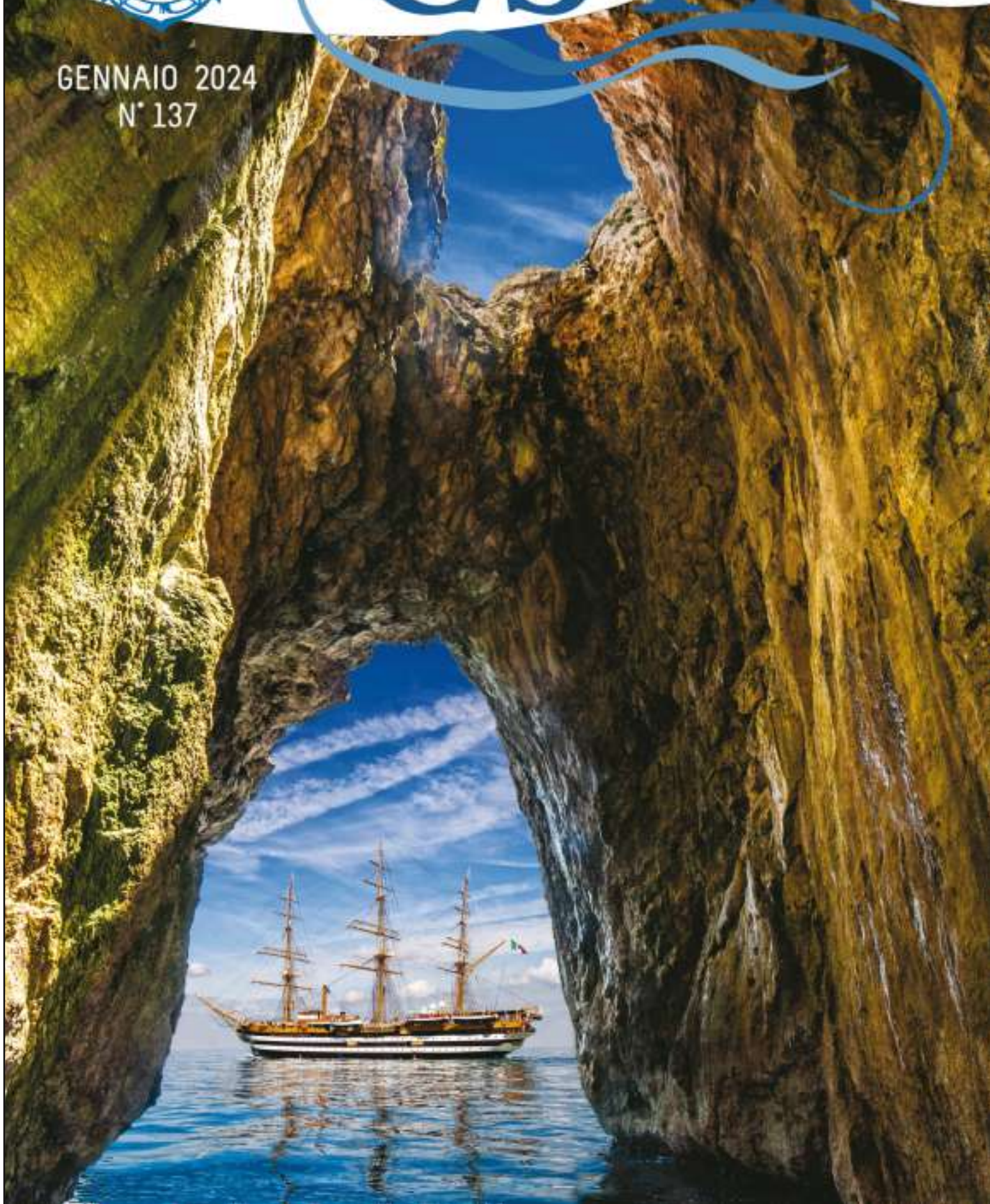




Notiziario CSTN

GENNAIO 2024
N° 137



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO XIII - N° 137

NOTIZIARIO ON-LINE

gennaio 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Il Museo della Marina - Parigi | pag. 23 |
| • I grandi progettisti (I ^a puntata)..... | pag. 2 | • Un doloroso e sconcertante naufragio | pag. 30 |
| • Canti di mare | pag. 7 | • Un impavido ammiraglio | pag. 36 |
| • Una vita dedicata al mare | pag. 13 | • Il Mediterraneo orientale . . . | pag. 37 |
| • Una rondine fa primavera | pag. 21 | • Copertina | pag. 39 |

EDITORIALE

"L'UVAI, Unione Vela d'Alta Italia, è l'Associazione di Classe, riconosciuta, che raggruppa gli Armatori Italiani, che svolgono attività agonistica a qualunque livello. La FIV, Federazione Italiana Vela, ha delegato all'UVAI i compiti primari che sovrintendono, regolano e disciplinano lo svolgimento delle manifestazioni che costituiscono l'attività velica agonistica delle imbarcazioni d'altura, nella normale accezione".

L'UVAI ha affidato al CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE (CSTN) il suo archivio storico cartaceo contenente tra l'altro le copie dei certificati di stazza rilasciati nel tempo alle varie imbarcazioni impegnate nell'attività agonistica, per effettuare una classificazione ordinata e, successivamente, anche la digitalizzazione. Con la recente apertura da parte dell'AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) alle imbarcazioni della classe I.O.R. costruite in vetroresina che soddisfano i requisiti del "Regolamento Speciale per il <<Classic IOR>>" - "Regolamento di stazza CIM 2022 - 2025 e sue modifiche", l'interesse per la ricerca dei dati relativi alle tante unità realizzate negli anni del boom dello I.O.R. è cresciuto a dismisura. Storici, ricercatori e studiosi della storia dello yachting hanno manifestato un notevole interesse per l'esito dell'impresa che è stata possibile anche per la disponibilità della Marina Militare, Comando Base Navale di Napoli, che ci ha dato l'ospitalità necessaria per completare il lavoro.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "L'arte di scolpire il legno si è sublimata in modo particolare nella marineria tralasciando alla storia immagini, figure e rappresentazioni che la mano dell'uomo ha reso immortali".

Hanno collaborato: **Ciro Altiero, Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Franco Guerreschi, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

CLAUDIO E SILVANA: SPOSI O SPIE?

L'inesauribile amico Gianni Magnano con la sua straordinaria competenza e grande passione per tutto ciò che parla di mare e soprattutto di Vela parte per un'altra impresa: la storia dei grandi progettisti di yachting che dalla fine dell'800 si sono cimentati nella progettazione e nella costruzione di imbarcazioni la cui fama è giunta fino a noi. Quella che speriamo sia una lunga serie di personaggi inizia proprio da un "mago", dall'americano Nathael Herrenshoff.



Nathael Herrenshoff (1848-1938)

Il mago di Bristol

GIANNI MAGNANO

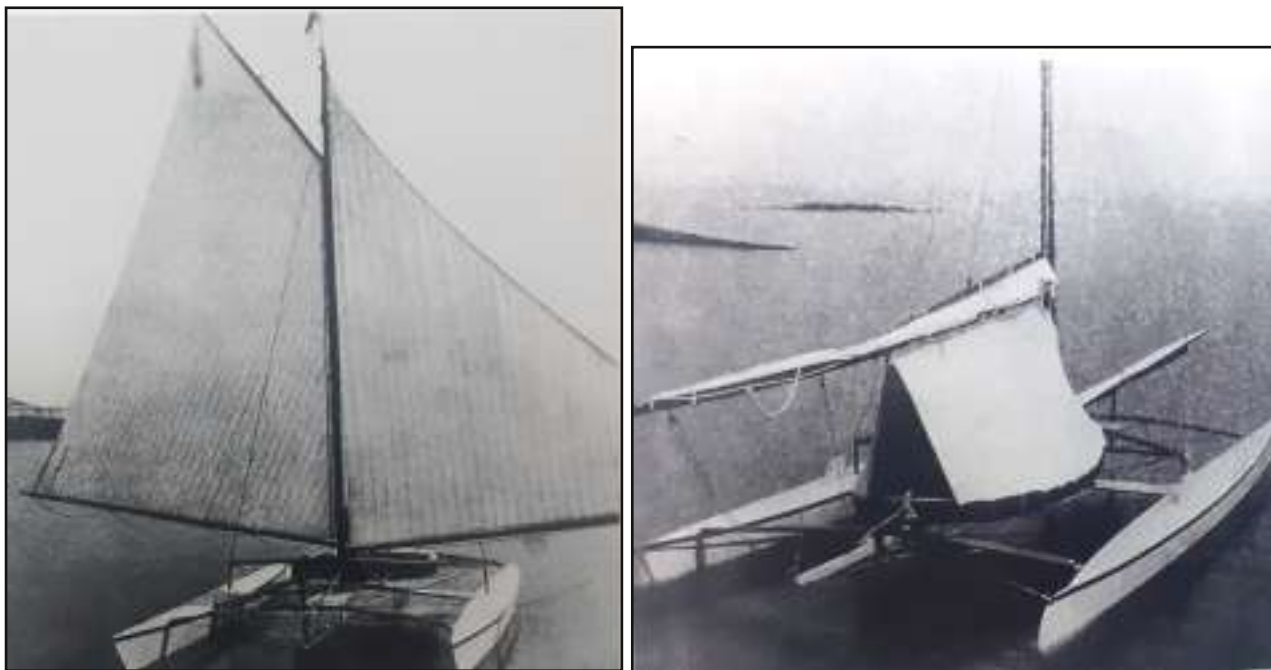


Il grande progettista Nathael Herrenshoff.

Nel 1848 a Bristol nacque uno dei maggiori progettisti navali attivo tra Ottocento e Novecento: Nathael Herrenshoff per tutti "Capitan Nat".

Nathael Herrenshoff si laureò in ingegneria meccanica presso il prestigioso Massachusetts Institute of Technology di Boston nel 1870.

"Nat" fin da giovanissimo mostrò interesse per le barche, a soli 16 anni disegnò un avveniristico catamarano "Amaryllis" che tuttavia non ebbe grande successo, perché troppo innovativo per l'epoca. Il catamarano era anche dotato di un tendalino sorretto dal boma utile nelle soste all'ormeggio, in pratica è stata tra le prime deriva da campeggio nautico della storia.



1875 il primo dei sette catamarani realizzato per il diporto.

"Nat" era dotato di un talento naturale, progettava di tutto, in modo geniale: Caldaie, motori, eliche e persino ancore, costruì barche da pesca, battelli a Vapore e cruiser oltre che magnifici defender per la Coppa America.

"Nat" è sempre vissuto a Bristol con la famiglia, in Hope Street su una casa affacciata sul mare che presto trasformò in cantiere, la "Old Tannery" una vecchia costruzione che fu fabbrica di chiodi e conceria prima che il padre di "Nat", Charles Herrenshoff la acquistò nel 1856.

La Herrenshoff Manufacturing Co, di Bristol

La famiglia Herrenshoff all'epoca non poteva immaginare che la "Old Tannery" sarebbe diventato in breve il capannone sud del più importante cantiere d'America per la costruzione di yacht.

"Nat" con l'aiuto del fratello maggiore John, afflitto da gravi problemi agli occhi, dell'altro fratello James e dall'amico di infanzia Dexter S. Stones cominciarono a costruire yacht importanti: nel 1866 vararono lo yacht *Clytie* di 33 piedi al galleggiamento e una goletta da 47 piedi.

Nel 1890 anche grazie agli aiuti economici dello stato il cantiere venne ampliato, costruiti nuovi scali ed attrezzati meglio gli spazi coperti per le barche che non potevano venire allestire nella sede originaria.

Vennero quindi realizzate le prime torpediniere e vapore per la Marina degli Stati Uniti e altre barche a motore da diporto.

Nello stesso periodo "Nat", che ormai si dedicava quasi esclusivamente agli yacht a vela, con i suoi fratelli realizzarono i primi *Racier* per la Coppa America.

"Nat" si dimise dalla Corliss Steam Engine dove poteva contare su un lavoro fisso per mettersi in società con il fratello John dando il via alla Herrenshoff Manufactorin Co.

Il nuovo cantiere nel 1890 consisteva in due capannoni North e South, progettati dallo stesso "Nat", molto ampi a livello del mare dotati di riscaldamento a vapore, con ampie aperture per fare uscire gli yacht sul nuovo scalo.



La sede della Herreshoff Manufacturing Co. nel 1890.



Il successo del 46 piedi *Gloriana* proiettò la famiglia Herreshoff nell'olimpo dei costruttori di grandi *Racer*, fu il banchiere E.D. Morgan a farlo entrare nel giro dei costruttori della Coppa.

Nel 1891 ben due sindacati si rivolsero a Nat Herreshoff per i progetti di *Colonia* e yacht pensate per la sfida di Coppa del 1899 .

Colonia non ebbe il successo sperato, mentre *Vigilant* fu il primo Defender per la Coppa America disegnato da Nat Herreshoff, che aveva raccolto l'eredità di Edward Burgess grande costruttore e progettista, morto di tifo ad appena 42 anni.

Il 46 piedi *Gloriana* costruito da Nat nel 1891.



"Vigilant" il primo defender della Coppa America progettato da "Nat" Herreshoff nel 1892.

Lo yacht si dimostrò subito velocissimo grazie anche alla deriva di bronzo ideata da "Nat", e nell'Ottobre del 1893 conquistò la Coppa e diventò il costruttore dei celebri defender di Coppa America fino al 1920.

"Nat" Herreshoff progettò 6 difensori della ambita Coppa, con gli anni Trenta e l'avvento della Universal

Rule e dei J Class l'avventura del Capitano Nat Herreshoff, ormai 82enne ebbe fine.

"Nat" Herreshoff non fu solo progettista di Yacht da regata, costruì anche piccoli yacht, che segnarono, all'inizio del Novecento, l'era degli "One design" come i New York 30' un fin keel nato per le gite domenicali, successivamente impegnato in regate di club tra dilettanti, i Foot Class 21' per le regate nella baia di Massachusetts e molte altre Classi che ancora oggi navigano.

Un progettista vulcanico che realizzò nella sua lunga vita, migliaia di progetti.



Sfida per la partenza tra "Shamrock II" e "Columbia" nel 1901.



I 30' del N.Y.Y.C. tutt'oggi in regata barche armate ancora oggi con randa e picco, per volontà degli stessi regatanti, non si è mai cambiato l'armo con il più attuale Marconi.

Nat Herrenshoff fu il probabilmente il più grande talento nella storia dello yachting.

La sua lunga carriera lo colloca tutt'ora nei più grandi progettisti di tutti i tempi, geniale come pochi, realizzo nel suo cantiere di Bristol, innumerevoli yacht, sia da crociera che da regata,

Alla passione per le costruzioni veliche lo contagiò da giovanissimo, costruì i primi catamarani da regata alla fine dell'Ottocento e molti yacht innovativi per il suo tempo, ideando soluzioni costruttive ancora oggi praticate.

Ancora oggi molti suoi scafi sono naviganti; a Bristol esiste un museo che raccoglie molti progetti e cimeli, per merito del nipote Harlsey Herrenshoff che ne è il curatore dal 1971.

La vicenda del "Capitano Nat" e della sua famiglia fu studiata e raccolta in un libro, purtroppo oggi introvabile, scritto da Maynard Bray e Carlton Pinhero che raccoglie lo studio fatto dai due storici consultando centinaia di progetti custoditi presso il museo di Bristol.

Nathael Herrenshoff morì a 90 anni nella sua Bristol dalla quale non si separò mai, per tutta la vita.



Il Capitano "Nat" Herrenshoff grandissimo progettista e appassionato di vela.

Debiti:

- Nathael Herrenshoff il mago di Bristol
- Century of the New York Yacht club by John Rousmaniere
- Coppa America 1851 1983 Fabio Ratti e Riccardo Villerosa
- Fotografia "Detroit Potographic C."

TRADIZIONI MARINARE

Questo nuovo originalissimo racconto dell'amico Franco Maria Puddu è una gradevole lettura che ricostruisce l'antica, tradizionale usanza dei canti legati al mare e ai marinari che navigando e lavorando sul mare trovano la loro ragione di essere. Franco, grazie alla sua passione, ai suoi studi e alle accurate ricerche apre nuove finestre sugli usi e tradizioni marinare, dando così la possibilità al Notiziario di pubblicarle per i nostri lettori sempre interessati e sempre più numerosi.



CANTI DI MARE

L'uomo ha sempre cercato nel canto uno sfogo e un conforto, anche nella dura vita di mare. Dai cori del celeusta che portava i rematori alla battaglia ai posti di manovra dei balenieri americani fino all'aiamola con la quale i tonnaroti approntavano la camera della morte, passando per le tristi note di chi era costretto ad abbandonare la sua terra natia

di FRANCO MARIA PUDDU

Che gli italiani siano un popolo canoro, o forse è meglio dire canterino, è cosa nota, canterino ma molto individuale, perché il canto italiano nasce dalla persona, non dalla massa. In questo rispetto ad altri popoli europei siamo decisamente a parte. Se in Inghilterra parlate con un gallesse, prima o poi il discorso cadrà sul canto perché i gallesi hanno, così si dice, splendide voci e non appena possono cantano in coro. Andate in Germania in una birreria con le tavolate colme di sconosciuti: al segnale dell'orchestrina che non può mancare vedrete un branco di professori di università, sartine, studenti, militari, infermiere e impiegati scatenarsi in un travolgente "Trinklied" per poi affogarlo nella birra. Dei russi e dei loro leggendari cori di cosacchi, non è neanche il caso di parlare. Ma da noi non è così, noi preferiamo il gorgheggio del singolo al rombo del coro; anche nella lirica, massima espressione del bel canto, l'opera non è corale, composta dal tenore, dal baritono, dal soprano, dal contralto.

È diverso il discorso dei canti di lavoro che non possono essere individuali, perché servono ad alleviare la noia e la fatica di un gruppo di persone che agisce in uno sforzo comune.



Un bassorilievo in terracotta del I secolo a.C. che mostra Ulisse e i suoi compagni di avventura in navigazione a remi.

Nel nostro caso che non esiste situazione migliore per creare una comunanza di intenti di quella che spinge un equipaggio a dare tutto se stesso per quel bene che vive con lui e per lui: la nave, militare, mercantile o passeggeri che sia, non importa. Per spiegare questo concetto abbiamo l'esempio offerto dai primi di questi canti di mare dei quali conosciamo l'esistenza. La prima nave, come sappiamo, era un tronco galleggiante che diventò una piroga, una zattera, poi uno scafo che iniziò a navigare spinto da un palo, poi da remi infine da una vela. Era nata la nave e con lei la marineria e quindi il commercio. E con anche i pirati. Il corollario fu la nave da guerra per dare la caccia a questi ultimi.



Dragut Reis, uno dei più famosi ammiragli e pirati saraceni; furono navigatori e predoni del mare come lui a terrorizzare per secoli le coste del nostro Paese, ispirando, con le loro scorrerie, numerose canzoni.

Ma se le navi mercantili erano propulse a vela, quelle militari preferivano affiancare alla vela i remi. Quando la navigazione era calma si andava a vela, ma all'improvviso scattavano i remi, più veloci e manovrabili. Però la vela era più facile dei remi, che bisogna saper usare. Osserviamo una semplice liburna, leggera, robusta, affidabile e con un solo ordine di remi, una ventina per parte. Non era facile far remare coordinatamente 40 o più uomini, allora si ricorse ad un espediente.

“Héia, Virí, Nostrúm Reboáns...”

L'ufficiale all'equipaggio o *keleustes*, in latino *celeusta* (oggi diremmo il direttore di macchina perché quei robusti giovanotti erano il motore che spingeva lo scafo), utilizzando uno strumento di legno chiamato *portisculus*, una specie di martello che battendo su un pezzo di legno stagionato dava un suono forte e secco, coordinava i movimenti dei rematori dando loro il ritmo di voga per la manovra, la crociera o il combattimento. Non sempre, però, il *portisculus* era la soluzione migliore, allora a qualcuno ne venne in mente un'altra, più consona all'essere umano: il canto. Era un canto a risposta, più o meno come per i plotoni di Marines con le loro stupide canzoncine nei film americani. Il *celeusta* quindi declamava la strofa d'avvio, cui rispondevano, compatti, i rematori, ritmando lo sforzo dei muscoli sulle parole. Abbiamo un esempio di *celeuma*, così si chiamavano queste espressioni corali, del quale esaminiamo solo il primo verso: “Héia, Virí, Nostrúm Reboáns

Echó Sonet Héia!”, ossia “*Heia, uomini, come l'eco rimbombante suoni il nostro heia.*”. Notate che sulla frase sono stati posti accenti che non sono nel punto giusto, che sarebbe “*Héia, Viri, Nòstrum Rèboans Ècho Sònet Héia*”. *Heia* è un’onomatopea che indica lo sforzo, mentre la frase è, per così dire, artificiale perché le parole così accentate non esistono. Ma se fate caso agli accenti, vedrete che creano degli spazi di tempo che corrispondono allo sforzo con il quale il rematore regola la palata, entrando o uscendo dall’acqua, vogando o sciando. Cercate di immaginare il ritmo continuativo, l’effetto quasi ipnotico delle parole, l’abitudine al movimento che diviene automatica, il pensiero che si fissa sulle parole e sul movimento senza divagare e vedrete che l’insieme *celeusta, celeuma*, rematore è una perfetta macchina da voga che spinge la *liburna* senza pensiero e senza soste.

Non sappiamo se si trattava di una composizione cantata o solo enfaticizzata, perché anticamente la musica non si tramandava per spartiti ma oralmente, e a noi è arrivato solo qualche raro testo. In tutti i casi lo sforzo vocale migliorava la qualità e la quantità del lavoro. Non vogliamo prevenire quanto diremo fra poco, ma pensate ai canti (anch’essi discorsi enfaticizzati) dei tonnaroti siciliani quando posizionavano a braccia le pesanti reti della camera della morte nella tonnara.

Quanto sopra valeva per le navi a remi; le altre, con poche vele di modeste dimensioni erano manovrate senza problemi da un pugno di marinai, e l’ancora era un solo una grossa pietra da filare a mare legata a una corda (ancora non si chiamava cavo). Di canzoni non se ne parlerà per secoli, perché le *triremi* erano state sostituite dalle *galere* (quasi identiche) sulle quali i segnali di voga erano dati da alcuni musicanti.



Il duro lavoro che impegna questi marinai per alare la grossa ancora che, con le sue lunghezze di catena doveva essere recuperata a forza di braccia, ritmando lo sforzo con un canto.

Canti di mare, canti di lavoro

Dal momento che i canti di mare sono canti di lavoro, al contrario di quanto avveniva a terra quello delle grandi navi rimaneva un mondo limitato, perché chi lavorava con piccole imbarcazioni (nel commercio, nel trasporto o nella pesca) con equipaggi di pochi uomini e incarichi che non richiedevano grandi sforzi, non aveva bisogno

di creare canzoni di lavoro. Fino a che le navi non crebbero e iniziarono a comparire i galeoni e poi i vascelli. E dove prima erano necessarie due o tre dozzine di uomini, adesso ne servivano cinquecento, mille; la nave cresceva di dimensioni di peso, di velocità e di vele: era nata l'epoca della grande mariniera velica.

Attorno al XVI secolo a bordo le cose cambiavano. I compiti marinareschi come gestire le manovre, alare i pennoni, salpare l'ancora adesso richiedevano squadre di uomini, e quando si doveva far rifornimento viveri erano centinaia di casse, cesti, botti e barili da issare sul ponte con dei paranchi, per non parlare dei rifornimenti per gli insaziabili cannoni. Si creavano lunghe colonne di uomini che si passavano il materiale, manovravano gruette e paranchi, azionavano il verricello per salpare la pesante ancora: come fare per ottenere il massimo risultato con il minimo sforzo dagli equipaggi? Coordinandone i movimenti. Come? Cantando.

In alcuni casi, come per salpare l'ancora, un marinaio si metteva vicino o sopra il salpancora suonando un motivetto ritmato con un flauto traverso, che allora era chiamato piffero, ma se non c'era per girare il verricello o mettere in forza un cavo si cantavano motivi pesantemente ritmati. Per averne un esempio consiglio, su Internet, di cercare gli spezzoni del film *Moby Dyck*, con la baleniera *Pequod* che lascia New Bedford per la tragica crociera dalla quale non tornerà, con l'equipaggio al posto di manovra che lavora cantando "*Heave Away, My Johnny!*" (Oh issa, Johnny). La sequenza venne girata nella realtà più assoluta di uomini e mezzi, ed è da far venire i brividi, con coloro che partono per non tornare più, mogli e madri che li guardano andar via, gli armatori che pensano solo al guadagno.

A questo punto si è verificato un fatto strano: noi non conosciamo i motivi che si cantavano sulle nostre navi, o forse solo qualche piccolo brano di testo perché in Italia si dava maggiore importanza ai testi che alle melodie. Il che generava due curiosi fenomeni: spesso si trovavano testi simili fra loro con la stessa melodia, oppure testi identici ma con melodie differenti.



Il bravo Russel Crowe mentre brinda in quadrato con altri ufficiali di bordo in Master and Commander. Subito dopo canteranno insieme Don't forget your old shipmate, (non dimenticare il tuo vecchio compagno di bordo) una bellissima sailor song in una scena un po' artefatta perché la canzone è da marinai e non da ufficiali.

“Li turchi sò sbarcati alla marina.....”

Nel primo caso abbiamo un canto che parla delle incursioni dei pirati saraceni sulle nostre coste. Nel Lazio era chiamato “A tocchi a tocchi la campana sona”, in Toscana “All’erta all’erta che il tamburo suona”, nelle Marche “A Roma a Roma la campana sona” in Campania “All’arme all’arme! La campana sona” e in Sicilia “All’armi all’armi la campana sona”.

In Francia e in Inghilterra invece la cultura della musica e delle canzoni marinare, dette *Sea Shanty* o *Shantyes* dal francese *chanter*, cantare, o *Sailors Songs* (canti da marinaio), spesso in osmosi fra loro nonostante la rivalità che per secoli ha diviso i due Paesi, era molto sentita e i canti di lavoro, come quelli del tempo libero, erano tramandati in musica e testo e oggi possiamo ascoltare motivi della fine del Settecento come se fossero stati scritti ieri.

Questi canti, come quelli della nostra terra, hanno avuto anch’essi una strana sorte. Nel XVI – XVIII secolo nei porti di mezzo mondo, e anche sulle navi al di fuori del Mediterraneo, moltissimi capivano l’inglese e lo parlavano. O almeno credevano di farlo, perché l’inglese parlato alle Antille non era uguale a quello dei porti indiani o del Sudafrica. E allora succedeva che vuoi per come venivano cantate o per dove avveniva o per l’azione fuorviante del ripeterle a memoria, spesso canzoni con lo stesso nome e la stessa melodia erano diverse tra loro, mutate anche inconsapevolmente dai loro menestrelli. Non tanto le *Sailors Songs*, più legate alle realtà del Paese che le aveva generate, quanto gli *Shantyes*. Ad esempio, di “*Heave Away, My Johnny!*” che abbiamo citato, esistono infatti ben quattro versioni diverse ma tutte derivate dall’originale.



Questo bellissimo ma mesto olio su tela del 1896 di Angelo Tommasi conservato alla Galleria Nazionale d’Arte Moderna di Roma mostra la tristezza di coloro che, pagando cento lire un biglietto di traversata, abbandonavano l’Italia alla volta delle “Lontane Americhe”.

“Mamma mia dammi cento lire....”

In Italia invece, più incline alla musica melodica, si sviluppava una corrente di canzoni legate al mare che entrava a far parte della nostra cultura più personalizzata di quella di altri Paesi, basata su legami popolari. Questo fenomeno verrà rafforzato anche da una particolare situazione sociale che investirà l’Italia a partire dalla seconda metà dell’Ottocento e che continuerà fino ai primi decenni dello scorso secolo: l’emigrazione.

L’emigrante nella valigia di cartone che rappresentava tutti i suoi averi, lasciandosi alle spalle la terra nella quale era nato e che doveva abbandonare, non poteva portare con se che l’amore che lo legava a lei. Questo è un fenomeno tipicamente italiano, perché in Francia ed Inghilterra, l’emigrazione non è esistita come da noi. Qualcuno si è trasferito nelle colonie della madrepatria, qualcun altro è stato deportato, e qualcun altro ancora è scappato, perseguitato per la politica o la religione, ma questa è tutt’altra cosa, perché la nostra emigrazione, tolto un pugno di avventurieri fra i quali Garibaldi, che andavano “nelle Americhe” per l’adrenalina dell’avventura e non altro, era causata dalla miseria. Per questo i “migranti” portavano con loro nelle canzoni l’estremo legame che li teneva avvinti alla terra d’origine; spesso erano canzoni legate al mare e alla grande traversata, l’avventura di una vita.

In questo contesto possiamo inserire la dolente “*Mamma mia dammi cento lire*”, un’antica ballata trasformata in canzone di disperazione e, implicitamente, di protesta per le condizioni che costringevano tanti italiani, specialmente meridionali, ad emigrare. Dove? Verso l’America. Nel canto, una ragazza, la cui vita avrebbe

dovuto aprirsi alla gioia e a pensieri certo meno cupi, chiede alla madre una somma che nella seconda metà dell'800, quando venne adattata la ballata, era ragguardevole, cento lire, non per sposarsi o costruirsi una vita, ma per andare in nave in America, in un viaggio senza ritorno nel quale "il bastimento" affonderà e la ragazza morirà, volgendo in tragedia quello che avrebbe dovuto essere un viaggio di speranza.

A questo punto però è doverosa una parentesi su altre canzoni che si sono sviluppate solo in Italia perché la realtà che le ha generate non esisteva in altre parti del mondo: i canti di tonnara. Una sola parola su questa realtà; già i fenici utilizzavano delle tonnare, che hanno continuato a prosperare nei secoli, ma solo in Mediterraneo, in Italia e, poi scomparse, in Spagna e in Francia. In Italia si svilupparono sulle coste siciliane e sarde e poco altro, perché queste strutture venivano collocate nei punti di passaggio delle migrazioni annuali dei tonni. Erano complessi sistemi di reti per incanalarli verso la camera della morte, dove sarebbero stati bloccati da una grande rete che dal basso veniva alata in affioramento formando una piscina nella quale rimanevano intrappolati. La tonnara era organizzata quasi militarmente, comandata dal capo tonnara, il *raïs* dall'antico nome arabo.

La pesca, detta mattanza, era permessa dall'innalzamento delle reti della camera della morte, che veniva fatto a mano dai tonnaroti disposti su delle barche, che per aiutarsi in questa fatica immane intonavano dei canti detti *aiamole*, frammisti di religione e di superstizione, con parole onomatopeiche, invocazioni a Dio e santi ma anche a entità più pagane. Questo coro, che faceva da contrappunto all'innalzamento della rete, era guidato dal *raïs*. Come vedete esiste una similitudine impressionante tra il *celeusta* che con la *celeuma* guidava i rematori alla battaglia, e il *raïs* che con l'*aiamola* guidava i *tonnaroti* alla mattanza. Un evento duro e cruento, che però, con i suoi contorni, costituisce un'importante parte del patrimonio di tradizioni di lavoro e di cultura del mare italiani.



I Raïs nella sua barca dirige i tonnaroti che hanno già agguantato la rete di fondo. Poi si toglie il berretto e dice " Un Credo o Signuri, Una Salve Regina a Maronna ri Trapani" e gli uomini recitano le preghiere. Poi "nna Reca Materna all'armiceddi santi priatori ri nostri morti" "Chi Diu lu facissi!" rispondono. Poi saluta "Bongiorno a tutti!" e si rimette il berretto in capo. Appena la rete sarà in

posizione l'acqua diventerà rossa del sangue dei tonni.

Per concludere, un piccolo suggerimento per gli appassionati di questi canti che, nonostante la loro importanza, in Italia sembra siano stati i parenti poveri della tradizione marinara. Sembra che se ne sia interessato solo Niccolò Tommaseo che nel 1841 dedicò loro uno dei settanta capitoli di una sua raccolta sui canti della vita del mare; ma come molti letterati era maggiormente interessato agli aspetti poetici della tradizione popolare che a quelli musicali, poi più niente fino al 1980, quando Michele Luciano Straniero e Virgilio Savona (sì, proprio quello del Quartetto Cetra) portarono a termine un grosso lavoro di recupero dei canti tradizionali popolari marinari pubblicato da Mursia. E' un testo limitato alle canzoni popolari italiane, quindi molto di nicchia, ma unico e di grande interesse.

Infine un piccolo suggerimento. Parlare di musica senza poterla ascoltare, specialmente quando si tratta di melodie lontane da quella che è la nostra consuetudine, non è facile. Però aggiungo qua sotto tre link che, utilizzando Internet, vi permetteranno di capire quale è la differenza tra uno shanty, una sailor song e un canto di lavoro. Nel primo caso ne abbiamo uno famoso che ho citato nel testo "Heave away, my Johnny" unito ad uno spezzone di "Moby Dick" che renderà ancora più suggestivo il canto e al quale fa seguito una sailor song dallo stesso film "I'll go no more a rovin", tramite il link <https://www.youtube.com/watch?v=c32DJJe2jYU>. Quindi <https://www.youtube.com/watch?v=wY1fUAPYH3M> di "Don't forget your old shipmate", una bellissima sailor song inglese per apprezzare la quale, essendo un canto sociale e non lavorativo non è necessario avere un video. Infine <https://www.youtube.com/watch?v=-4nGEzuZvLY>, una "Cialoma" dei tonnaroti siciliani. Il lettore faccia caso che tra un coro e l'altro si sente una voce solista: è quella del raïs che lancia "l'ordine" per ritmare le voci e, con loro, gli sforzi degli uomini sulle rete della camera della morte.

I GRANDI VELISTI DI MARIVELA

La storia dello sport velico della Marina Militare ha un'antica tradizione piena di gloria e troppo dimenticata perché poco a quasi per nulla raccontata alle nuove generazioni pur essendo secondo soltanto alle eroiche imprese dei nostri Ufficiali e Marinai che numerosi hanno sacrificato la propria vita per la difesa della Patria. Siamo grati a Francesco Guerreschi che ha ricostruito per il Notiziario la figura e le imprese veliche dell'Ammiraglio Franco Faggioni.



UNA VITA DEDICATA AL MARE FRANCESCO GUERRESCHI

La sera del 4 agosto scorso in piazza Mazzini nel comune di Rio Marina, ridente località della costa orientale dell'isola d'Elba, l'Amministrazione Comunale a tenuto un incontro per ricordare l'illustre concittadino Ammiraglio Franco Faggioni nel centenario della nascita.

Nato a Rio Marina il 13 aprile 1923 da madre riese e padre spezzino (*foto*), anch'egli ufficiale di marina, scomparso il 9 settembre 1943 nell'affondamento della corazzata Roma nelle acque dell'Asinara, visse poi alla Spezia dove frequentò la scuola e si diplomò in studi classici.

Il 18 ottobre 1942, in piena Seconda Guerra Mondiale, Franco Faggioni entrò in Accademia Navale come allievo di Stato Maggiore, alcuni mesi dopo, nel maggio 43, gli alleati iniziarono i bombardamenti di Livorno e del suo porto, questa condizione pose in grande allarme il comandante dell'Istituto, Ammiraglio Guido Bacci di Capaci, che in accordo con i vertici della Marina decise di spostare temporaneamente la sede dell'accademia nel nord Italia non ancora sotto attacco aereo alleato.

Dopo attente ricognizioni sulle sponde del Lago Maggiore e della costa nord adriatica, la scelta cadde sul Lido di Venezia, dove il Casinò, con le sue ampie sale, si poteva ben adattare allo scopo e



l'hotel Excelsior, collegato ad esso attraverso un sottopasso, diveniva una buona soluzione per gli alloggi.

Vista la situazione livornese, sempre più drammatica, già a maggio si decise di chiudere i corsi, gli Allievi della prima classe furono imbarcati il 21 maggio 1943 sulle Navi Scuola Vespucci e Colombo per la campagna d'istruzione estiva che si svolse in alto adriatico tra Venezia, Trieste, Pola e le isole del Quarnaro, a bordo delle quali sostennero gli esami di fine corso, gli allievi della seconda classe furono inviati a Colle Isarco, nei pressi del Brennero, al campeggio estivo, dove si svolsero gli esami di fine corso, mentre gli allievi della terza classe furono esaminati in Accademia e inviati poi alle proprie destinazioni.

Senza entrare troppo nei particolari v'è detto che in quell'estate 1943, fino all'8 settembre, giorno dell'annuncio dell'armistizio, l'Accademia Navale si trovò divisa in tre sedi: una a Livorno, una a Venezia ed una terza sull'isola istriana di Brioni.

Quando alle 19,42 di mercoledì 8 settembre 1943, il Maresciallo Pietro Badoglio, dal 25 luglio Capo del Governo, dai microfoni dell'EIAR annunciò alla Nazione l'entrata in vigore dell'armistizio firmato venerdì 3 settembre a Cassibile dai generali Giuseppe Castellano e dallo statunitense Walter Bedell Smith, l'Italia e le sue forze armate entrarono nel caos, la penisola si divise in due, a sud gli alleati, al centro-nord i tedeschi che immediatamente diedero inizio al piano "Alarico", preparato già da quando intuirono le possibili scelte italiane, la sera stessa occuparono porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, caserme ed iniziarono i rastrellamenti.

Subito dopo l'annuncio dell'armistizio il Comandante Bacci di Capaci fu convocato dal Comandante militare marittimo dell'alto Adriatico a Venezia, Ammiraglio Ferdinando di Savoia Duca di Genova, che il Re aveva disposto rientrasse a Roma.

Era giunto infatti dalla Capitale, quale sostituto, l'Ammiraglio di divisione Emilio Brenta con precise disposizioni che riguardavano l'Accademia Navale.

L'Accademia doveva lasciare immediatamente Venezia e Brioni, sarebbero giunte appositamente da Trieste le motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, appena rientrate dall'Africa Orientale Italiana come navi ospedale, riportando in patria in poco più di un anno circa 30.000 profughi.

Le due motonavi giunsero a Venezia poco prima della mezzanotte del 9 settembre, la *Vulcania* fu inviata a Brioni, il *Saturnia* iniziò immediatamente l'imbarco dei 635 allievi destinati alla terza classe, i concorrenti alla prima classe, il corpo insegnante, gli istruttori, gli inservienti e tutto quanto fu possibile, alle 12,30 del 10 settembre fece rotta per il sud senza avere ancora una destinazione precisa.

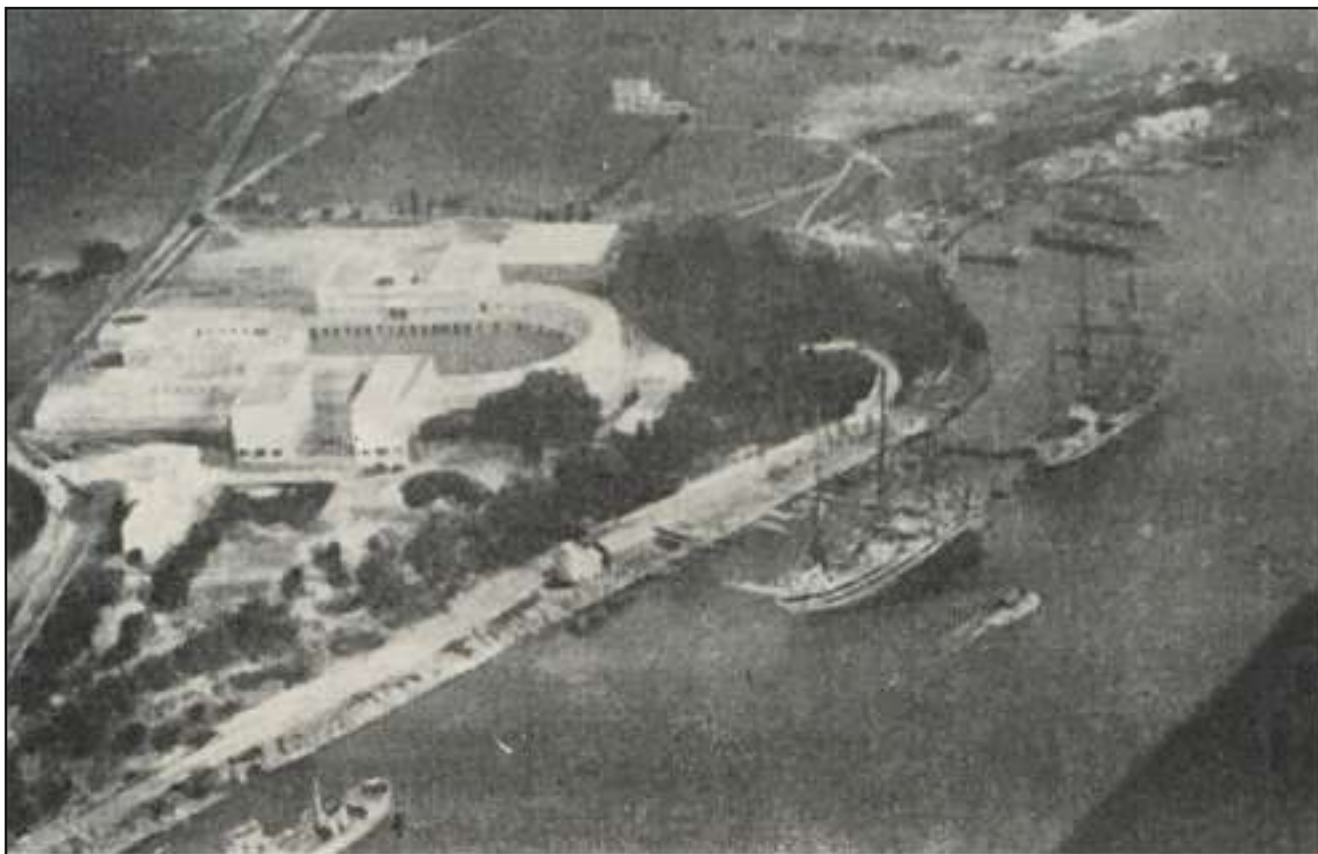
Il *Vulcania* arrivò a Brioni all'alba del 10 settembre ma per cause che qui sarebbe troppo lungo spiegare, non ne ripartì mai, tutti gli allievi ed il personale furono fatti prigionieri dalle truppe tedesche e, tranne alcuni che riuscirono a fuggire, inviati in campi di prigionia.

Le Navi Scuola *Colombo* e *Vespucci*, che in quel momento si trovavano a Pola, con a bordo gli allievi destinati alla seconda classe, tra i quali Franco Faggioni imbarcato sul *Colombo*, ricevettero ordini via radio di mettersi immediatamente in rotta per il Sud (faceva parte del gruppo Navi Scuola anche il brigantino goletta *Palinuro* ex *Vila Velebita* sequestrato nel 1941 al Regno di Jugoslavia, che ebbe una storia a sè).

La destinazione fu decisa in Brindisi dove era possibile utilizzare il locale Collegio Navale.

La *Saturnia* arrivata la notte tra l'11 e il 12 settembre nei pressi della città salentina zigzagando lungo costa per evitare attacchi subacquei, incagliò e fu necessario far arrivare da Brindisi dei rimorchiatori, che non riuscendo a disincagliare la motonave, furono utilizzati per trasportare persone e cose fino al Collegio Navale.

Dopo qualche giorno di sistemazioni e adattamenti il 15 iniziarono le lezioni della terza classe.



Le Navi Scuola (foto) *Amerigo Vespucci*, al comando del Capitano di Vascello Sebastiano Morin e il *Cristoforo Colombo*, al comando del Capitano di Fregata Carlo Liannazza, dopo una navigazione non certo serena, diedero fondo la sera del 13 settembre nel seno di ponente del porto di Brindisi, davanti al Collegio Navale.

Le peregrinazioni attraverso l'Adriatico, indussero questi giovani a paragonarsi a dei nuovi Argonauti e Argonauti fu il nome che imposero al loro corso.

Le lezioni della seconda classe iniziarono il 25 ottobre.

L'Accademia Navale fece ritorno nella storica sede di Livorno il 5 luglio 1946.

Gli studi accademici terminarono per Franco Faggioni a Brindisi il 31 agosto 1945, da dove fu assegnato a bordo della nave da battaglia **Giulio Cesare** posta in armamento ridotto a Taranto.

Inizia così una lunga serie di imbarchi che porteranno con loro anche gli avanzamenti di carriera; nel 1946 sarà Guardiamarina, nel 1947 Sottotenente di Vascello e nel 1951 Tenente di Vascello.

Il 19 settembre 1952 inizia la propria attività come idrografo a Genova presso l'*Istituto Idrografico della Marina*.

Nell'aprile 1950 il noto fisico statunitense James Alfred Van Allen e la moglie Abigail, diedero una cena nella loro casa per festeggiare un finanziamento per la ricerca ricevuto dalla Simon Guggenheim Memorial Foundation, invitando alcuni tra i più brillanti scienziati americani, tra i quali il fisico e ingegnere Lloyd Viel Berkner, il quale ritenendo che i tempi fossero maturi, propose di indire un Anno Geofisico Internazionale, volto a stimolare su scala mondiale la ricerca per una maggiore conoscenza delle proprietà fisiche della Terra e della sua interazioni con il sole.

La proposta venne accolta positivamente dai colleghi presenti, i quali si fecero carico di presentarla alla riunione del *International Council of Scientific Unions* dell'ottobre 1952 che la accettò.

Presero così il via fra tutte le comunità scientifiche mondiali i preparativi per l'Anno Geofisico Internazionale che fu indetto dal 1 luglio 1957 al 31 dicembre 1958 periodo durante il quale l'attività solare risultava massima. Furono organizzate osservazioni e ricerche su scala mondiale nei vari campi della geofisica, ben 67 paesi presero parte alle operazioni, coordinate secondo un programma internazionale, tra i quali non poteva certo mancare l'Italia, che però sembrò dimenticarsi dell'Antartide, ma, come spiega il Comandante Faggioni;

“... l'occasione si presentò attraverso l'allora ambasciatore italiano in Nuova Zelanda Pio Macchi di Cellere. Il diplomatico vedeva che da lì partivano per l'Antartide molte spedizioni dell'Anno Geofisico. Constatando con rammarico l'assenza dell'Italia, propose alla Farnesina una partecipazione anche simbolica ...”

I neozelandesi infatti si dichiararono disponibili ad aggregare alla loro spedizione un componente italiano, che fosse comunque un medico oppure un sismologo.

Viste però le incertezze sulle condizioni generali e sulla durata della missione, dal mondo accademico-scientifico non uscì alcun nome, la richiesta fu quindi girata alla Marina Militare ed in particolare all'Istituto Idrografico di Genova dove allora prestava servizio il Tenente di Vascello Franco Faggioni, il quale, in una riunione organizzata per trovare un volontario, alzò la mano.

Ebbe così inizio l'avventura Antartica del Comandante Franco Faggioni.

Per poter rientrare nelle richieste neozelandesi fu appositamente organizzato un corso di sismologia presso il



Base Scott (Antartide). Faggioni con i compagni neozelandesi.

CNR di Roma: “... visto che diventare medico era un po' complicato ...”, corso che continuò per qualche settimana anche in Nuova Zelanda prima della partenza verso il grande freddo.

La navigazione verso l'Antartide ebbe inizio Sabato 14 dicembre 1957 dal porto di Wellington a bordo della nave HMNZS **Endeavour** che, dopo una breve sosta a Dunedin per completare il carico, mise la prua a sud destinazione l'isola di Ross, 78° S, dove era stata costruita la neozelandese Scott Base, una navigazione di circa 1900 miglia;

“... Una quindicina di giorni di navigazione, la vista dei primi iceberg dalla tipica struttura tubolare, i primi pinguini. Poi solo il bianco del ghiaccio, il cielo e il mare gelato con il pack aperto dai rompighiaccio americani.

Eravamo nella Baia di Ross. L'avventura cominciava. ...”.

L'**Endeavour** ormeggiò alla banchisa nei pressi di Scott Base intorno alla mezzanotte del 12 gennaio 1958;

“ ... La nostra base era costituita da sette prefabbricati collegati tra loro da un tunnel. Una parte dove si trovavano le apparecchiature e gli strumenti scientifici, una dove c'erano gli alloggiamenti, un'altra per la cucina e i locali di soggiorno; altre per i viveri e le attrezzature. Eravamo in undici, cinque neozelandesi, cinque inglesi e io. Disponavamo anche di una trentina di cani da slitta husky. ...”.

Il Tenente di Vascello Faggioni passò tredici mesi nella base antartica eseguendo rilevamenti di varia natura: sismologia, meteorologia, mareografia fu studiato il magnetismo e la ionosfera.

Ebbe anche l'occasione il 2 marzo 1958, di incontrare i due grandi esploratori della *the Commonwealth Trans-Antarctic Expedition*, così ricorda; “ ... Però l'incontro, potremmo dire, l'avvenimento, più interessante fu quello dell'arrivo a Scott Base della spedizione di Fuchs e Hillary, che erano partiti dalla parte opposta dell'Antartide, dal Mare di Weddell, riuscendo per la prima volta ad attraversare il Polo, con i mezzi cingolati ...”



Foto ricordo Base Scott in Antartide.



La lunga assenza dall'Italia del Tenente di Vascello Franco Faggioni terminò all'aeroporto di Ciampino lunedì 23 febbraio 1959.

Rientrato in Italia, ripresero per il Comandante Faggioni le normali attività affidate ad un Ufficiale di Marina, si susseguirono quindi missioni geodetiche, imbarchi, corsi, comandi e avanzamenti di carriera, Capitano di Corvetta nel 1961 e Capitano di Fregata nel 1965.

Il 9 febbraio 1967 fu affidato al Capitano di Fregata Faggioni il comando della nave scuola *Corsaro II*, che in quel momento si trovava in disarmo nel porto di San Diego in California, reduce dalla crociera in Pacifico del 1966. Il compito affidatogli prevedeva una crociera d'istruzione che dalla California, transitando per il canale di Panama, visitasse alcune delle maggiori città della costa atlantica degli Stati Uniti e del Canada, per poi rientrare in patria sulla rotta nord atlantica delle Azzorre.

La piccola Nave Scuola con un equipaggio di sedici uomini, tra cui l'Ufficiale in seconda Sottotenente di Vascello Tullio Dequal e sette Guardiamarina, lasciò The Golden State mercoledì 1° marzo 1967, e dopo circa 3000 miglia percorse, inframmezzate da una breve sosta ad Acapulco, il 29 marzo imboccava il Canale di Panama ed il 30 entrava nel Mar dei Caraibi diretta a Kingston in Giamaica e da qui a Nassau nelle Bahamas, dove giunse a metà aprile.

Lasciate le isole Bahamas per il *Corsaro II* iniziò una lunga serie di visite alle città degli Stati Uniti e del Canada: Charleston, Norfolk, Washington, Annapolis dove furono ospiti della *United States Naval Academy*, da qui attraverso *the Chesapeake & Delaware Canal* a Filadelfia, poi Portland e per finire ad Halifax in Nuova Scozia il 16 giugno 1967.

Ad Halifax il *Corsaro II* si incontrò con il cacciatorpediniere *Impavido*, col quale partecipò all'international naval parade, in occasione dei festeggiamenti del primo centenario della Confederazione Canadese.

Il 29 giugno il *Corsaro II* lasciò la Nuova Scozia e diresse su Ponta Delgada nelle isole Azzorre dove ormeggiò il 12 luglio.

Dopo una settimana di permanenza la Nave Scuola mise la prua per Malaga, dove giunse il 25 dopo una superba navigazione da circa 200 miglia giornaliere.

A Malaga vi fu l'incontro con il *Vespucci*, che era in visita alla città andalusa nel corso della crociera estiva (foto).

Salutata Malaga ed il *Vespucci* la lunga crociera ormai arrivata alle ultime miglia toccò ancora: La Maddalena, Anzio, Rio Marina, città natale del Comandante Faggioni, e terminò il 22 agosto 1967 a La Spezia una crociera di oltre 10.000 miglia.

La Nave Scuola *Corsaro II* ritornava in Patria dopo più di tre anni di assenza.

Ripresero, dopo la lunga crociera, le normali attività da ufficiale: incarichi presso lo Stato Maggiore a Roma, imbarco come Comandante su nave *Proteo*, la nomina a vice direttore di Marivela Roma il 1° maggio 1971 e la promozione a Capitano di Vascello il 31 dicembre 1971.



“Quando alle 8 e mezzo del 17 giugno 1972, Captain Terence Shaw, barbuto collega della Royal Navy, già da anni in pensione e segretario del *Royal Western Yacht Club of England*, stabilì che era il turno del *Sagittario* di lasciare la Millbay e raggiungere a rimorchio la baia di Plymouth, da dove, alle 12, sarebbe avvenuta la partenza dell'O.S.T.A.R., si chiudeva bruscamente il lungo capitolo della preparazione, delle incertezze e dei sogni, per aprirsi quello, sempre più preoccupante, della realtà. ...”.

Così apre, il Capitano di Vascello Franco Faggioni, il racconto della sua avventura atlantica in solitario, la O.S.T.A.R. (Observer Single-handed Trans-Atlantic Race) del 1972, a bordo di una barca di nuova costruzione dello Sport Velico della Marina Militare, l'arrivo era previsto a Newport (Rhode Island).

La OSTAR è una regata transatlantica ideata nel 1957 dal Colonnello dei Royal Marines Herbert George "Blondie" Hasler, che si concretizzò l'11 giugno 1960 con la partenza della prima edizione che, partita da Plymouth, arrivò a New York, dalla seconda edizione in poi l'arrivo fu spostato in Narragansett Sound, Newport, Rhode Island.

Le uniche istruzioni che vengono date alla riunione degli skipper prima della partenza sono: l'obbligo di lasciare a sinistra, uscendo dalla baia di Plymouth, all'interno della quale viene data la partenza, il Plymouth Breakwater Lighthouse, lasciare a dritta l'Eddystone Lighthouse che si trova circa 13 miglia a Sud-Ovest di Plymouth e lasciare a dritta l'isola di Nantucket a circa 60 miglia dall'arrivo.

Per il Comandante Faggioni tutto ebbe inizio;

“... quando il Comitato consultivo dello Sport Velico della Marina nel '65 propose che un'imbarcazione della Marina partecipasse a una delle prossime traversate atlantiche in solitario, di buon grado mi aggregai alla lunga schiera di coloro che «si misero in nota»...”.

Ma i tempi non erano maturi e l'idea si concretizzò, dopo le solite lungaggini burocratiche, solo ai primi di gennaio 1972, quando il termine ultimo per l'iscrizione alla regata era fissato nel 17 aprile 1972.

Ebbe inizio una vera e propria corsa contro il tempo, il progetto venne affidato al triestino Carlo Sciarrelli, al quale già nel '71 era stato affidato uno studio di massima in previsione “di”, e la costruzione al cantiere, sempre triestino, Mariano Craglietto che lavorando senza soluzione di continuità, sotto lo sguardo attento del progettista e degli ammiragli Agostino Straulino e Carlo Lapanje, incaricati di seguire la costruzione e la messa a punto della nuova nata, riuscirono, martedì 11 aprile, dopo soli 78 giorni di lavoro a varare il *Sagittario*.

La barca dopo un approntamento essenziale, nel pomeriggio del 14 fu affidata al Capitano di Vascello Faggioni per la qualificazione.



Il regolamento di regata prevedeva infatti che, entro il 17 aprile, la barca e il suo skipper dovessero completare la qualificazione in mare aperto percorrendo non meno di 500 miglia.

Purtroppo il poco tempo rimasto e le condizioni meteo, consentirono di percorrere le 500 miglia con un ritardo di 18 ore sul termine previsto.

A questo punto tutti gli sforzi fatti sembrarono infrangersi contro la mancata qualificazione ma, come scrisse il Corriere della Sera del 23 maggio 1972;

“... Per iscrivere un italiano alla regata dei solitari c'è voluto anche un lord [...] Inaspettatamente c'è stata (lo si è appreso in questi giorni), una

misteriosa telefonata da parte del primo lord dell'ammiragliato al segretario del comitato di gara, capitano Terence Shaw. Si ignorano i particolari della conversazione, ma da quel momento non è stata più messa in discussione l'iscrizione del capitano Faggioni e del suo «Sagittario». ...”.

E così l'8 maggio il Sagittario al comando del Capitano Faggioni coadiuvato dal Comandante Piero Bernotti, dal Comandante Battaglini dal nostromo Francesco Malzone e dal militare di leva Sanfilippo, lasciò il Bel Paese diretto a Plymouth, dove giunse sabato 3 giugno dopo una navigazione maneggevole.

Completata a Plymouth la messa a punto dell'imbarcazione, il 17 giugno a mezzogiorno una roboante cannonata diede inizio alla O.S.T.A.R. 1972.



1972. Incontro a Plymouth con Francis Chichester.

Al Comandante Faggioni, una volta lasciatisi alle spalle l'English Channel, si pose il problema di quale rotta scegliere per la traversata atlantica, decise che le aree oceaniche da evitare erano due; la zona a SW di Terranova dove erano stati avvistati iceberg anche al 42° parallelo, porzione atlantica attraverso la quale passavano sia la rotta ortodromica che quella lossodromica, e la fascia interessata dalla Corrente del Golfo che

doveva essere attraversata con un percorso il più possibile breve. La scelta cadde per una rotta verso Sud, passante per le isole Azzorre.

La navigazione del *Sagittario* che durò poco più di 28 giorni si svolse in condizioni meteo marine per lo più favorevoli che non causarono problemi né allo skipper e neppure all'imbarcazione, anzi, nella parte più meridionale della traversata viene descritta dal Comandante Faggioni come una bella crociera.

La regata terminò per il *Sagittario* e il suo Equipaggio, numero di regata 58, sabato 15 luglio alle ore 12,05 di Newport- Rhode Island, con un risultato inaspettato, giungendo settimo in tempo reale e terzo fra i monoscafi.

Rientrato a Roma in aereo, il Comandante Faggioni riprese la propria normale attività presso lo Stato Maggiore a Palazzo Marina.

Il 30 settembre 1974 arrivò per il Capitano di Vascello Faggioni l'incarico più ambito per un Ufficiale di Marina e grande appassionato di vela qual'era, la nomina a Comandante della Nave Scuola *Amerigo Vespucci*.

Il Comandante Faggioni rilevato il Comando dal suo predecessore C.V. Giuseppe Colombo, seguì durante l'inverno i normali lavori di riassetto della Nave eseguiti presso l'Arsenale di La Spezia, che pronta e splendida come sempre, lasciò il 26 maggio 1975 per una precrociera di messa a punto in vista della crociera estiva con a bordo gli Allievi dell'Accademia Navale di Livorno, la Nave rientrò a La Spezia il 13 giugno dopo aver visitato Livorno, Portoferraio, Genova e Sestri Levante.



Il 10 luglio 1975, la Nave più bella del Mondo lasciava Livorno per dare inizio alla crociera estiva che per quell'anno prevedeva una lunga navigazione verso il Nord Europa. Il primo ormeggio si fece il 18 luglio a Cadice, dopo alcuni giorni di sosta si mise la prua a nord per arrivare il 4 agosto a Portsmouth, da qui navigazione nella Manica e risalita dell'estuario del fiume Schelda per arrivare l'8 ad Anversa, lasciata la Capitale delle Fiandre, rotta su Amsterdam, dove giunse il 14 agosto, dopo una settimana di permanenza in Olanda, il Comandante Faggioni portò gli Allievi ancora più a Nord, e lasciato a sinistra il faro Færder entrava nello spettacolare Oslofjord che lo portò ad ormeggiarsi il 25 ad Oslo.

Toccato il porto più settentrionale di quella crociera il *Vespucci* iniziò una lunga navigazione verso Sud che dopo 17 giorni e oltre 1800 miglia percorse giunse a Casablanca il 16 settembre. Tornata il 22 in Mediterraneo la Nave Scuola fece bella mostra di sé per qualche giorno a Portoferraio nell'Isola natia del Comandante Faggioni, e rientrò poi a Livorno il primo di ottobre 1975.

Dopo una crociera durata 83 giorni e circa 6.000 miglia navigate, gli allievi, come era consuetudine, scelsero il nome da imporre al proprio corso dedicandolo alla dea greca della Libertà, e fu: Eleutheros. Lasciato il 9 ottobre 1975 il Comando di Nave *Vespucci* al Capitano di Vascello Roberto Palombieri, iniziava col 1976, per Franco Faggioni, un altro anno di grande vela oceanica, infatti il primo marzo gli venne affidato il comando della gloriosa Nave Scuola *Stella Polare*, per la quale era prevista la partecipazione alla Operation Sail, rassegna navale organizzata dagli Stati Uniti, che si sarebbe conclusa con la grande parata navale del 4 luglio sul fiume Hudson a New York, nell'ambito dei festeggiamenti del bicentenario della Dichiarazione d'Indipendenza.

Lasciato l'ormeggio di La Spezia il 31 marzo 1976, nave *Stella Polare* con a bordo un equipaggio di 15 uomini dei quali 8 Guardiamarina, mise alla vela con destinazione ancora una volta Plymouth, dove la *Sail Training Association of England*, aveva organizzato il raduno dei partecipanti delle varie classi e nazioni alla regata-crociera verso New York. Il programma per il trasferimento Atlantico della flotta verso gli U.S.A. prevedeva tre gambe: la prima, una regata partita da Plymouth Domenica 2 maggio terminò a Santa Cruz de Tenerife, la

seconda fu la regata Transatlantica che partì il 23 dall'Isola delle Canarie e portò i concorrenti, dopo oltre 2500 miglia di navigazione, nelle Isole Bermude e la terza si corse sul percorso St. David's Head (Bermuda) - Newport (Rhode Island) con partenza il 20 giugno.



Il 4 luglio 1976 Nave ***Stella Polare*** (foto) partecipò alla grande parata navale lungo il fiume Hudson a New York, alla quale erano presenti in rappresentanza dell'Italia anche Nave ***Vespucci*** e Nave ***San Giorgio***.

Lasciata New York il 6, iniziava per la ***Stella Polare*** e il suo Equipaggio la lunga traversa per il ritorno in Patria durante la quale furono visitate le città di Boston, Horta (isole Azzorre), Tangeri e finire a La Spezia sabato 28 agosto 1976 dopo una navigazione di circa 10.000 miglia.

Anche in quella lunga campagna oceanica la ***Stella Polare*** e il suo Equipaggio balzarono alla ribalta delle cronache vincendo la regata transoceanica Tenerife - Bermuda.

Il ritorno del Comandante Faggioni al proprio ufficio di Roma nel novembre 1976, durò poco più del tempo necessario per fare gli auguri di Natale ai colleghi dato che a maggio 1977, gli fu affidato di nuovo il comando della ***Stella Polare*** per la campagna estiva di addestramento.

La nave scuola iniziò, lasciando La Spezia Domenica 10 luglio con un equipaggio formato per lo più da Aspiranti Guardiamarina, una navigazione prevalentemente atlantica che la portò a visitare porti della Spagna, di Madera, del Senegal, delle isole Canarie e del Marocco ritornando in Patria, a Livorno, il 2 ottobre dopo aver percorso oltre 5.000 miglia.

Tornato al proprio incarico a Roma il 1° dicembre 1977, nell'ottobre 1978 fu nominato Direttore di Marivela e il 1° gennaio 1979 veniva collocato in Ausiliaria su richiesta. Il 5 febbraio 1981 il Capitano di Vascello Franco Faggioni fu promosso Contrammiraglio, il primo gennaio 1987 fu collocato nella riserva e il 14 aprile 1996 in congedo assoluto per età.

Nel 1973 vide la luce per i tipi dell'Editore Mursia il bel libro dal titolo O.S.T.A.R. ITALIA, scritto da Franco Faggioni e Edo Guzzetti, due uomini, due barche, due esperienze molto diverse. Nel 1979 il Poligrafico dell'Accademia Navale di Livorno, pubblicò a cura del C.V. Franco Faggioni il libro Manuale di Manovra tuttora in uso presso l'Istituto.

Durante la sua lunga carriera il Comandante Faggioni ricevette molti riconoscimenti per le varie attività svolte in campo professionale, tra i quali il Trofeo Filippo d'Albertis dello *Yacht Club Italiano* nel 1972, il trofeo *Onda d'Argento* della *Lega Navale Italiana*, il Premio *La Prua d'Oro* dell'ente *fiera di Milano* nel 1973, il trofeo *Tall Ships Race 1976* della città di Hamilton (Bermuda) per la vittoria della regata Tenerife – Bermuda, e nel 2003, il prestigioso Premio *Una Vita Dedicata Al Mare*, riconosciutogli dall'Istituzione del *Sacro Militare Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano P.M.*

L'Ammiraglio Franco Faggioni si è spento a Roma il 29 dicembre 2009, per sua volontà le sue ceneri sono state sparse in mare di fronte a Rio Marina suo paese natale.



Faggioni al timone e mentre riceve il Premio LNI "Onda d'Argento" dalle mani della M.d'O. Durand de La Penne.

NOTE STORICHE SULLA MARINERIA TORRESE

Ciro Altiero oltre ad essere discendente di una storica famiglia armatoriale di Torre del Greco è anche un appassionato cultore e studioso delle gloriose tradizioni marinare della ridente cittadina vesuviana. Il suo elegante ed imponente volume "Navi e Armatori di Torre del Greco", scritto con Antonio Formicola, costituisce tranquillamente la prova di quanto abbiamo dichiarato. Per il nostro Notiziario ha preparato una bella serie di racconti flash su personaggi e imbarcazione che certamente saranno apprezzati da i nostri lettori.



“Una Rondine fa primavera...” L’incredibile storia del M/n “Rondine” **CIRO ALTIERO**

Nel mese di marzo di qualche anno fa, il signor Lorenzo Giacchero di Arenzano (GE), appassionato storico della sua cittadina, mi telefonò e mi chiese se avevo documenti e notizie della M/n in legno “*Raffaele Capano*” del compartimento marittimo di Torre del Greco spiegandomi che stava portando a termine delle ricerche sulla singolare storia di questa nave costruita nei cantieri della sua Arenzano.

Io gli fornii tutti i documenti e il materiale iconografico che avevo a disposizione e qualche tempo dopo ho avuto la gradita sorpresa di ricevere la copia del libro (*foto*) che ha scritto dal titolo: “Una Rondine fa primavera”, libro che alla fine del mese di giugno del 2013 era stato presentato in Liguria.

Con gran piacere ho letto una storia avvincente di una piccola motonave che lega due città di mare come Arenzano e Torre del Greco e che fino ad oggi sicuramente a noi torresi era sconosciuta, almeno per quel che riguarda la vita di questa nave prima che diventasse proprietà dell’armatore *Ciro Capano*, e poi del figlio *Raffaele*



(*foto*) miei concittadini nonché parenti.

Torniamo indietro nel tempo, precisamente al 1943, in pieno periodo bellico, quando ad Arenzano i cantieri Calcagno e Toso si erano associati per la costruzione di due motonavi in legno denominate *Giulia* e *Rondine*.

La M/n *Rondine* di circa 400 tonnellate di stazza, che è la protagonista della nostra storia, dopo varie vicissitudini dovute alla guerra, fu varata il 14 settembre del 1945 e fu la prima nave in legno messa in mare in Italia alla fine delle ostilità.

Il proprietario era l’armatore genovese *Rodolfo Oesterle* che partecipò alla costituzione di una società denominata “SO.TRA.MA” (Società Trasporti Marittimi).

Questa società nei mesi successivi alla fine del secondo conflitto mondiale avrebbe contribuito all’esodo dei profughi della Shoah dall’Europa verso la Palestina.

A quel tempo l’Agenzia ebraica per la Palestina, in collaborazione con il Mossad, fondò un movimento chiamato *Aliyah Beth* con lo scopo di trasportare via mare tutti i profughi ebrei che volevano raggiungere quei territori.

I problemi da superare furono enormi: in primis le difficoltà per trovare le navi che erano a rischio confisca, poi le assurde leggi messe in vigore da alcuni paesi per impedire quest’esodo e per finire i rischi della navigazione e il blocco effettuato dalle navi da guerra inglesi che osteggiavano i viaggi in Palestina.

Le prime partenze di ebrei furono proprio dall’Italia che divenne la centrale per l’immigrazione clandestina sia per l’ottima posizione geografica e sia per l’attivismo di *Yehuda Arazi*, capo del Mossad nel nostro paese e di *Ada Sereni*, romana, moglie di *Enzo*, donna colta, raffinata e di famiglia benestante, salvatrice di decina di migliaia di vite scampate alla Shoah.

Nel gennaio del 1946, dopo aver imbarcato 908 profughi (551 uomini, 357 donne) con il favore delle tenebre, anche grazie alla collaborazione della popolazione locale e dei partigiani, la M/n “*Rondine*”, nel frattempo ribattezzata “*Enzo Sereni*”, intraprese il suo primo viaggio partendo da Vado Ligure.

In prossimità dell’approdo in Palestina la motonave era intercettata dal cacciatorpediniere inglese *Talybont* che



in servizio di vigilanza la scortò fino al porto di Haifa dove approdò il 17 gennaio; gli immigrati furono arrestati dai militari inglesi e inviati nel campo di detenzione di Atlit.

La nave fu confiscata dagli inglesi e rilasciata un anno e mezzo dopo quando il signor Pinter, armatore della nave, vinse la causa contro la marina inglese.

Il 18 febbraio del 1948 (tre mesi prima della dichiarazione dello stato d'Israele) la motonave fu nuovamente utilizzata con il nome di "*Bonim Ve'Lochamin*" e partendo dalla Jugoslavia, con 982 ebrei a bordo, fu nuovamente intercettata e catturata dal cacciatorpediniere inglese "*Venus*"; gli immigrati che non opposero resistenza furono sbarcati a Cipro e internati.

La motonave fu sottoposta a sequestro da parte delle autorità palestinesi e poi posta in disarmo in pessime condizioni; infine, al termine del mandato inglese in Palestina, fu venduta come relitto.

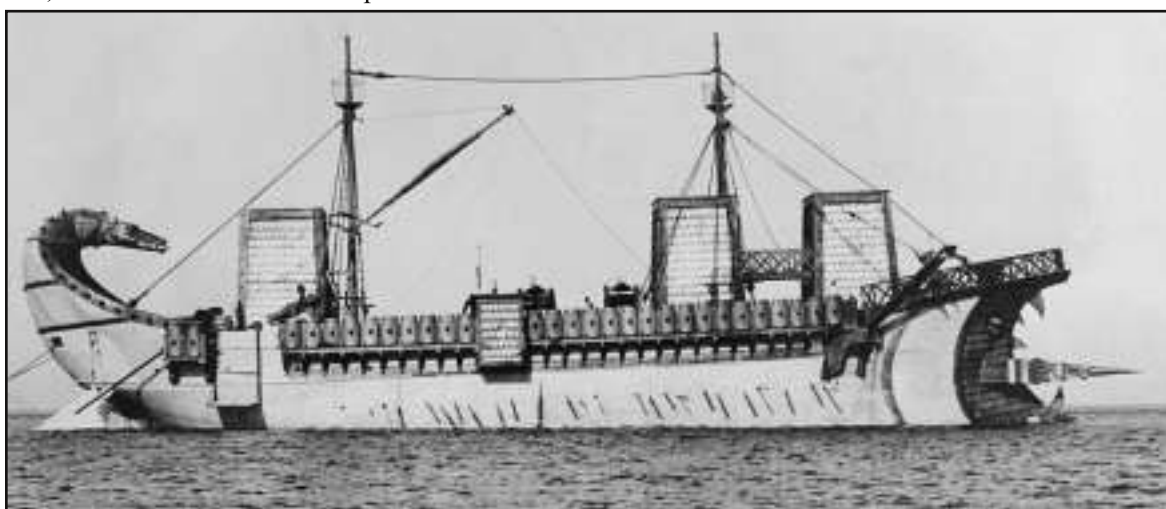
Alla fine del 1948 la motonave era acquistata dall'armatore **Ciro Capano** e gli fu imposto il nome di "**Raffaele Capano**" e iscritta nel Compartimento di Torre del Greco al numero di matricola 105.

Qualche anno dopo divenne armatore della motonave il figlio Raffaele.



La M/n "**Raffaele Capano**" dopo una prolifica attività commerciale fu venduta nel 1962 passando nelle matricole del compartimento di Roma dove venne acquistata dalla casa cinematografica Fox per essere convertita in galea romana per la realizzazione del kolossal Cleopatra che vedeva come attori protagonisti Elizabeth Taylor e Richard Burton.

La nave, trasferita nei cantieri di Anzio, grazie all'opera dei maestri d'ascia torresi, guidati dal maestro Mattia Di Donato, fu trasformata in nave d'epoca.



La M/n "Raffaele Capano" trasformata in galea per le riprese del kolossal "Cleopatra".

Al termine delle riprese cinematografiche la galea fu posta in disarmo e dopo qualche anno di completo abbandono autoaffondata al largo dell'isola di Capri.

MUSEI NEL MONDO

Il 17 novembre scorso, dopo sei anni di chiusura al pubblico e di lavori di ristrutturazione che lo hanno completamente trasformato, sia nella sua architettura che nel suo impianto museologico, Il Museo nazionale della Marina francese di Parigi ha riaperto al pubblico. Nel cuore della capitale, presentati in un percorso immersivo e coinvolgente, il Museo raccoglie un migliaio di oggetti e opere restaurate, un racconto di 250 anni di avventure per mare e oceani con l'ambizione di accompagnare il visitatore in un avventuroso viaggio per mare.



RIAPERTURA DEL MUSEO DELLA MARINA A PARIGI

SERGIO PEPE

Nel 1823 era in corso l'occupazione della Spagna da parte dell'esercito francese per abbattere il regime costituzionale e ristabilire la monarchia assoluta del re Ferdinando VII .

Decisiva per la vittoria era la capitolazione di Cadice, che era protetta dal forte del Trocadero, poco distante dalla città e situato su un isolotto e che, dopo vari assalti, fu conquistato dai francesi.

A Parigi nel 1826, in occasione di una parata militare davanti al re di Francia Carlo X, fu rievocata quella battaglia, e sulla collina di Chaillot fu costruito un effimero forte del Trocadero, destinato, nella rappresentazione, ad essere conquistato dalle truppe francesi provenienti dal Champ de Mars, posto in posizione sottostante e separato dalla Senna, ma collegato dal ponte di Jena, realizzato da Napoleone per commemorare la vittoria sui prussiani nella battaglia di Jena del 1806.

La sommità della collina fu così denominata place du Trocadero e nella parte digradante verso la Senna furono realizzati nel 1876 i giardini del Trocadero.

In vista dell' Esposizione Universale del 1878 fu prevista la costruzione di una "formidabile sala per pubbliche riunioni e solennità" e, così, fu progettato un sontuoso edificio (*foto n. 1 e 2*), dagli architetti



Foto 1



Foto 2

Gabriel Davioud e Jules Bourdais, che si ispirarono alla Giralda di Siviglia, al Palazzo Vecchio a Firenze e ad un progetto del barone Haussmann, risalente al 1864, per una sala per 10.000 persone, l'Orphéon. In realtà, fu costruita una sala per accogliere 4.600 persone, destinata a concerti, conferenze, sala ballo (*foto n.3*). Ecco spiegato perché tante sale cinematografiche, teatri, night club e corpi di ballo hanno scelto il nome Trocadero. Nel 1935, in vista dell'Esposizione Universale del 1937, l'edificio fu abbattuto per realizzare il Palais de Chaillot (*foto n.4*), progettato in stile neo classico dagli architetti Léon Azéma, Louis-Hippolyte Boileau e Jacques Carlu. Il grande organo dotato di 1.470 canne (*foto n.5*) fu trasferito a Lione nell'Auditorium Maurice Ravel.



Foto 3



Foto 4



Foto 5

Il Palazzo di Chaillot, composto da due esedre semicircolari, separate da un ampio piazzale denominato Esplanade du Trocadéro, fu destinato a sede del Musée de l'Homme, del Théâtre National de Chaillot, della Cité de l'Architecture et du Patrimoine, del Musée national des Monuments Français e del Musée de la Marine, posto nell'ala sud (Passy) e inaugurato il 15 agosto 1943.

In precedenza, e precisamente dal 1752, il Louvre ospitava la “Salle de Marine” dove era esposta la collezione di modelli di navi e installazioni navali offerte da Henri Louis Duhamel du Monceau e destinata allo studio degli ingegneri navali. Furono poi aperte altre sale, perché arricchite dalla collezione di 19 modelli voluta da Napoleone e conosciuta come collezione Trianon. Nel 1852, Antoine Léon Morel-Fatio divenne direttore del museo e commissionò a Claude Joseph Vernet la realizzazione di 15 quadri di grandi dimensioni raffiguranti i porti francesi.

Nel 1871, il Vice Ammiraglio François-Edmond Pâris (**foto n. 6**) divenne direttore del museo. Da giovane, Pâris partecipò alla famosa circumnavigazione della corvetta l'*Astrolabe*, alla ricerca delle tracce della sfortunata spedizione di La *Pérouse* scomparsa nel 1788; prese poi parte ad un'altra spedizione scientifica intorno al mondo, a bordo de la *Favorite*, comandata da Cyrille Pierre Théodore Laplace. Promosso tenente nel 1832, Pâris fu inviato in Inghilterra l'anno successivo per studiare l'uso navale della macchina a vapore e nel 1837 fu assegnato all'*Artémise*, comandata da Laplace, per una terza crociera esplorativa intorno al mondo, durata fino al 1840. A seguito di tali navigazioni, Pâris pubblicò nel 1841 “*Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique dessinés et mesurés pendant les voyages autour du monde de "l'Astrolabe", "la Favorite" et "l'Artémise" Arthus Bertrand, Paris, 1841. Folio, 160 pp, ill., 132 plates*”. Nel 1879 il Vice Ammiraglio pubblicò *Souvenirs de marine conservés, ou Collection de plans de navires de guerre et de commerce et de bateaux divers de tous les pays tracés par les*



Foto 6

constructeurs ou marins ... recueillis et publiés par l'amiral Pâris ... Album. Paris, 1879. Folio. Infine, tra il 1882 e il 1908 è stato pubblicato in sei volumi Souvenirs de Marine. Collection de Plans ou Dessins de Navires et de Bateaux anciens ou modernes existants ou disparus avec les Elements numeriques necessaires a leur Construction". Il terzo volume è stato digitalizzato dalla Biblioteca Nazionale di Francia ed è consultabile qui:

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5699565s/f2.item>

Inoltre, sulla base dei rilievi effettuati durante le esplorazioni, il Vice Ammiraglio Pâris dispose la realizzazione di oltre 400 modelli di imbarcazioni antiche e moderne diffuse nei differenti mari del mondo.

E veniamo ad oggi, anzi al 17 novembre scorso, quando è stato inaugurato il nuovo allestimento, dopo 6 anni di lavori per la ristrutturazione architettonica delle sale, affidata agli studi h2o architectes e Snøhetta, affiancati dagli architetti dei monumenti storici Lionel Dubois e Pierre Bortolussi. La museografia è stata realizzata dall'agenzia britannica Casson Mann.



Foto 7

Le spazi sono ripartiti in sezioni tematiche, tra cui «Arti della navigazione», «Scultura navale», «Tempeste e naufragi». Non mancano 13 dei 15 quadri di Vernet (**foto n. 7**) e alcuni dei modelli della collezione voluta dal Vice Ammiraglio Pâris (**foto n. 8 e 9**), che nel 2010 fu esposta nella sua interezza (v. *Tous les Bateaux du Monde*, 2010, ed. Chasse-Maree Glenat). Ugualmente, non mancano i mezzi modelli di cantiere (**foto n.10**).



Foto 8



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12

Tra i quadri esposti, C. Francis *Le champion d'aviron*, 1889 (foto n.11) e Ferdinand Joseph Gueldry *Promenade en yole*, 1906 (foto n.12). La maglia bianco blu è quella della *Société Nautique de la Marne de Joinville-le-Pont*.

Per chiudere questo articoletto, il pezzo forte del Museo: i fregi della poppa de La Réale realizzati dallo scultore Pierre Puget (*foto n.13*). La Réale fu progettata da Jean-Baptiste Chabert e costruita nei cantieri di Marsiglia fra il 1692 e 1694; in quanto ammiraglia delle galee, inalberava lo stendardo reale di Francia, quadrato di colore rosso, seminato di gigli d'oro (*foto n. 14*), ed era lunga 63 metri, larga 9,7 metri al ponte di poppa, portava 59 timoni e 59 remi, ognuno dei quali era manovrato da 7 uomini; i soli rematori erano quindi 413: una piccola parte di loro era costituita da schiavi, ma la maggior parte da criminali condannati all'ergastolo.

Il sito del museo è <https://www.musee-marine.fr/nos-musees/paris.html>, mentre la *foto n. 15* riproduce la copertina del catalogo, fresco di stampa, ed. Snoeck .



Foto 13



Foto 14

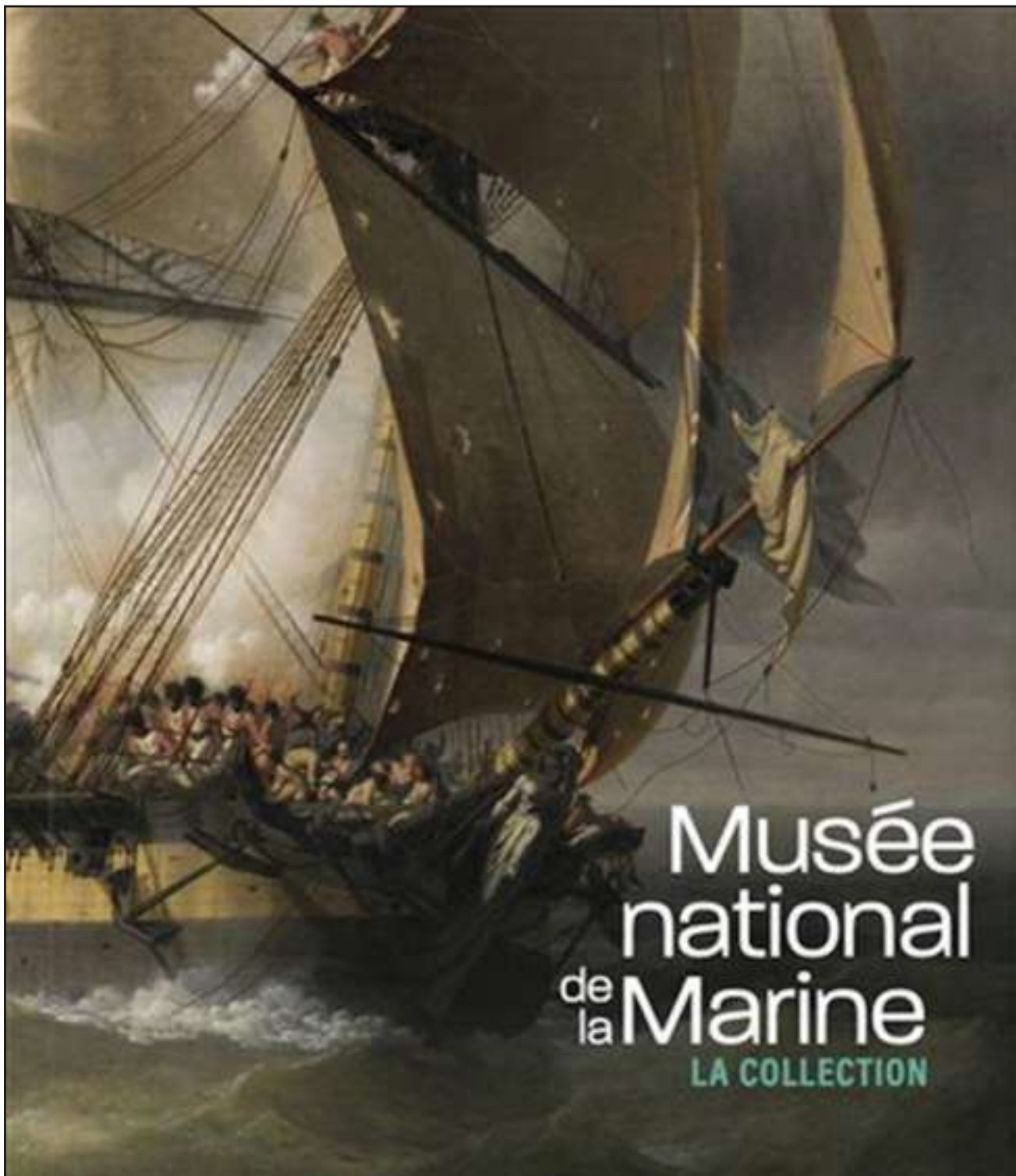


Foto 15

MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE

ANALISI SU UNO STORICO NAUFRAGIO

Abbiamo già avuto modo di trattare sulle pagine del Notiziario le magnificenze del transatlantico italiano *Andrea Doria* (vedi n° 131 luglio 2023 di questa rivista), mentre adesso, grazie al prof. Silvestro Sannino, abbiamo l'opportunità di pubblicare una sua acuta e competente analisi dei fatti che determinarono il naufragio e le aspre polemiche e i fitti misteri.



L'Andrea Doria

Un doloroso e sconcertante naufragio

SILVESTRO SANNINO

La collisione

Il 25 luglio 1956 l'*Andrea Doria*, diretta a New York, veniva speronata, al largo di Nantucket, dal liner svedese *Stockholm*. La *Doria* si inclinò subito a dritta di circa 20° e dopo un'agonia di 11 ore affondava suscitando commozione e sconcerto nelle coscienze degli italiani e del mondo intero. Nella tragica collisione perirono 49 passeggeri dell'*Andrea Doria* e 5 membri dell'equipaggio della nave svedese. Grande commozione per la perdita della magnifica unità, simbolo e vanto dell'Italia tutta in una fase di riscatto e di ripresa dopo il disastro della guerra; sconcerto per il modo in cui era avvenuta la collisione, tra due navi munite di radar, e per gli strascichi che ne seguirono. Fiumi di inchiostro sono stati versati per descrivere, capire e spiegare il triste, doloroso incidente in un clima quasi sempre avvelenato da aspre polemiche e da fitti misteri, più o meno latenti. E tuttavia uno sguardo a volo di uccello mette subito in evidenza che esistono ancora aspetti della vicenda che, in una visione più ampia sul piano dei concetti e meno convenzionale nell'approccio all'esame del sinistro, meriterebbero di essere esplorati ed inquadrati in una dimensione più distaccata, più congrua, refrattaria sul piano emotivo e priva di pregiudizi o faziosità; e ciò anche per ricavare indicazioni più corrette e più utili sulla dinamica dei fatti, almeno si spera.



L'Andrea Doria in navigazione.

Oltre alla perdita della nave l'Italia subì anche un atteggiamento quasi ostile da molta stampa americana che si mostrò fin troppo sensibile all'abile propaganda svedese e ad alcune circostanze contingenti che deposero a suo sfavore. In settembre iniziò, in New York, la fase istruttoria del processo che però si concluse nel gennaio 1957 con un accordo stragiudiziale tra le parti che avevano valutato conveniente tale soluzione. Non vi fu quindi alcuna sentenza. Ma le oltre 4000 pagine degli atti della fase istruttoria e le notizie in circolazione alimentarono la curiosità e la ricerca del "colpevole" anche quando era ormai chiaro che vi fu un concorso di colpe perché entrambi le parti presentavano dei punti deboli. Senza considerare le carenze delle "Regole di Via" allora vigenti ed i condizionamenti psicologici cui erano soggetti i protagonisti della triste vicenda.

Nelle opinioni prevalenti tra le cause del sinistro vengono indicate, tra l'altro: a) la presenza di nebbia (?); b) la velocità elevata dell'*Andrea Doria*; c) il mancato "radar plotting" degli ufficiali del *Doria*; d) l'accostata a sinistra fatta dal Com.te Calamai, ritenuta in contrasto con le Regole di Via; e) la scarsa esperienza del giovane ufficiale di guardia svedese Carstens; etc.

Il sinistro avvenne in circostanze speciali, si può dire "maligne". L'*Andrea Doria* navigava in tempo di nebbia mentre la *Stockholm* riteneva di navigare in tempo chiaro, con una luna quasi piena, bassa, che dopo le dieci di sera illuminava l'orizzonte sul suo lato di dritta. Entrambe le navi ricavano i dati dai rispettivi radar, il cui impiego all'epoca non era disciplinato esplicitamente dal Regolamento Internazionale per Prevenire le Collisioni in Mare (COLREGS). Inoltre le due navi navigavano su rotte opposte o quasi e già nel 1954 l'assicuratore norvegese T. Vikborg aveva mostrato, con probanti statistiche, che esse erano le situazioni più ambigue e più pericolose; una incertezza confermata in alcuni studi sperimentali effettuati in seguito.

La manovra di Calamai (*foto*) di accostare a sinistra non era in contrasto con le Regole di Via del 1948, le quali in tempo di nebbia non prevedevano precedenza per nessuna nave né regole di manovra; le navi dovevano procedere a "velocità moderata" e in casi limiti "fermare le macchine". Gli autori che invocano tali regole si riferiscono impropriamente al Regolamento 1972, allora non esistente.



Circa la velocità elevata tenuta da Calamai, uno dei pochi Com.ti Italiani a esprimersi sul tema, Augusto Meriggioli, affermava "Calamai aveva ridotto di pochissimo la velocità. Quella di ridurre la velocità era una precauzione poco simpatica ai Com.ti delle navi da passeggeri sin dai tempi del *Titanic*". Il suo giudizio viene confermato dal fatto che tra le due Guerre Mondiali, quando il radar non esisteva, i liners filavano full speed anche con nebbia. Essi potevano contare sui segnali sonori da nebbia, peraltro udibili solo a distanze inferiori a 2 miglia. Nel 1933 il *Rex* navigò per quasi due giorni in nebbia ad oltre 29 nodi e si assicurò il suo ambito Nastro Azzurro (Blue Riband). Il Com. te Francesco Tarabotto non era l'unico temerario, eppure non vi furono gravi incidenti tra navi. Poi, per quanto riguarda lo stile di Comando delle navi, occorre tener conto dell'influenza esercitata da vari fattori tra cui: le consuetudini o usi e costumi del mare; l'arte nautica, la leadership e l'etica dei singoli soggetti; condizionamenti di vario genere, palesi o inconsci, non difficili a immaginare. Solo nella recente normativa IMO viene sancito che il Com.te non deve essere condizionato da alcuna parte per operare in sicurezza nella scelta di misure di governo e di manovra.

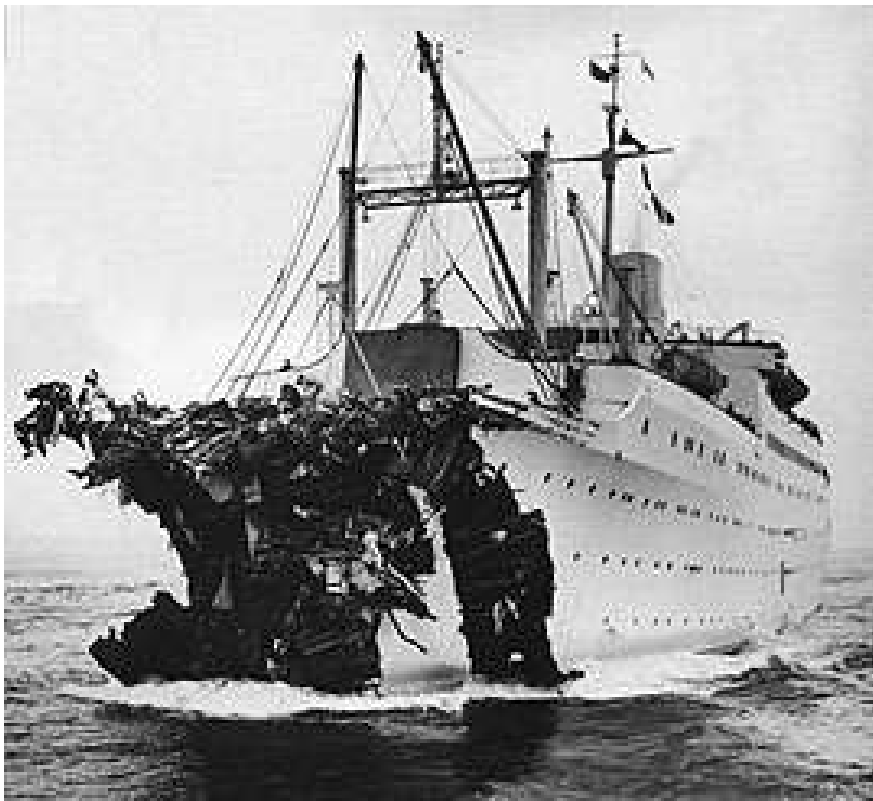
Aspetti del sinistro

Il punto centrale della vicenda rimane il fatto che entrambe le navi ricavano i dati dal radar; quando si avvistarono a occhio, a meno di due miglia, era ormai troppo tardi per fare una manovra evasiva efficace.

Il radar è uno strumento prezioso che consente di "scoprire" bersagli a lunga distanza ed anche in condizioni di visibilità atmosferiche limitate. Ma esso è un "pessimo informatore", come insegnava il Prof. Gaetano Latmiral in base alla teoria dell'informazione. In termini più semplici, il radar nel confronto con l'uomo, ha una discriminazione angolare di circa un grado mentre l'occhio umano discrimina il primo di arco, con una precisione di sessanta volte superiore. Inoltre il radar fornisce, in un dato istante, la semplice posizione del bersaglio, cioè la distanza e il rilevamento, mentre per conoscere la rotta del bersaglio occorre ricorrere al "plotting", che richiede almeno due posizioni intervallate. L'occhio umano invece consente di valutare, all'istante, "l'aspetto" dell'altra nave e quindi percepisce subito gli elementi utili del moto e le loro variazioni.

Se non si tengono ben presenti questi limiti ogni discorso sul suo impiego a bordo diventa spurio ed in parte arbitrario, con il rischio di pervenire a inferenze improprie, errate o perfino sballate.

Tra gli altri aspetti del sinistro sono importanti gli elementi forniti dalle due parti coinvolte: *Andrea Doria* e



Stockholm (foto). Essi furono così diversi da non consentire una ricostruzione attendibile della reale dinamica (o cinematica) della collisione. L'unica cosa che fu sempre confermata e non smentita dalle due parti è che l'*Andrea Doria* rilevava la *Stockholm* sulla propria dritta mentre Carstens ed i suoi marinai avevano "rilevato o visto" la nave italiana a sinistra. Le due versioni risultano incompatibili nella geometria, pur considerando le piccole accostate operate dalle due navi. Ma la versione svedese non regge quando si consideri che la *Stockholm* accostò a dritta, prima del *Doria*, guadagnando così acqua in quella direzione, verso sud; e come fa a trovarsi in collisione con il *Doria* se questi ha

operato solo uno spostamento verso sud, peraltro lieve, di entità trascurabile, mentre secondo i rilievi radar fatti da Carstens doveva trovarsi più a nord? La logica idonea a fornire una risposta adeguata è un semplice teorema di geometria che si dimostra per assurdo. Supponiamo quindi, per assurdo, che il *Doria* si trovi a sinistra, su una rotta opposta o quasi; io accosto a dritta, quindi mi allontano dalla sua rotta e poi...lo investo! Purtroppo i dati errati di Carstens erano inficiati, tra l'altro, dalle sbandate del timoniere Larsen nel governo della nave che oscillavano fino a 4 – 5 gradi, come mostra il "tracciatore di rotta" dello *Stockholm*.

Dinamica della collisione

E' triste constatare che per questa semplice verifica cinematica si è dovuto attendere molto tempo prima che venissero pubblicate alcune contorte elaborazioni grafiche degli americani John C. Carrothers ed altri; mentre con i dati della inchiesta istruttoria qualsiasi docente universitario di Fisica o di Meccanica Razionale avrebbe potuto verificare la incompatibilità geometrica e quindi l'assurdo della versione sostenuta dagli svedesi. Ed il Com.te Calamai avrebbe trascorso il resto della sua esistenza in meritata serenità.

Altri studi, condotti con una certa accuratezza, ed alcuni reperibili anche in internet, come quello recente di Samuel Halpern, confermano la tesi qui proposta e la diagnosi di Carrothers pur con lievi varianti nelle valutazioni.

Quindi, in definitiva, pratiche poco ortodosse ma assai diffuse nella consuetudine marinara, e la mancanza di Regole di Via adeguate alla nuova realtà radar nautica dei traffici hanno determinato, di fatto, i presupposti dell'urto e un disastro immane, doloroso, di cui hanno pagato lo scotto maggiore loro, gli operatori a mare, *on the job*, e più di tutti il Com.te Piero Calamai. E forse in parte lo stesso Ernst Carstens in difetto di esperienza per la sua giovane età. Solo con le COLREGS 1972 (in vigore dal 1977) si rendevano disponibili norme e dispositivi di traffico generali, utili per eliminare o ridurre i principali inconvenienti delle COLREGS del 1948 (e del 1960).

Genova organizzò una Conferenza Internazionale nel 1957 alla quale invitò i maggiori esperti del mondo per esaminare lo sconcertante sinistro in cui era andata perduta l'*Andrea Doria*; tra questi vi era anche il Cap. F. J.



La notizia del naufragio sulla copertina della Domenica del Corriere del 8 agosto 1956.

amaro, crudele destino, mentre ripensava a quella nave che gli veniva incontro, su rotta quasi opposta, ma che doveva navigare a 20 miglia più a sud, e scadeva a dritta, scadeva, scadeva e poi invece vide la sua prora minacciosa venirgli addosso.

Addendum

Tutto a sinistra, un ordine forse incompleto? Non avrei da aggiungere altro ai fatti evidenziati ed in buona parte già a suo tempo riferiti nella mia Storia della Navigazione. Ma, sempre in un approccio non convenzionale, talvolta, ritornando con il pensiero sul tema, mi sono chiesto: perché Calamai all’ordine “timone tutto a sinistra” non fece seguire anche l’altro “macchina ferma”?

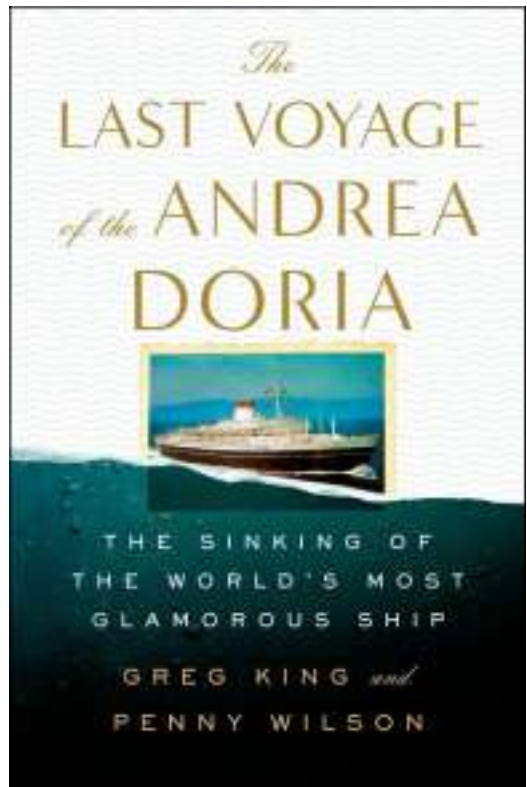
Il Com.te Calamai, mi pare di aver capito, era persona ligia alle consuetudini, ai principi, alle leggi. Egli navigava in nebbia e quindi per la Regola 16 delle COLREGS allora vigenti, una volta rilevata una nave a proravia del traverso, doveva fermare le macchine e non vi era ragione per non farlo. La manovra timone “tutto a sinistra” era una manovra “disperata” ma la regola 16 imponeva di fermare le macchine, la qual cosa, peraltro, non incideva, in immediato, sull’accostata. Il fermo in macchina gli consentiva di dimostrare che non aveva violato la norma e questo già non era poco visto gli esiti che ne seguirono; ma una macchina allertata per le condizioni di nebbia poteva togliere potenza ai turbopropulsori quasi subito, con un crollo istantaneo della velocità. Amici, più esperti in queste cose, mi fanno osservare che a mare la velocità “costa”; sui 22 nodi la potenza va circa con il cubo di essa e quindi togliere il fuel alle caldaie ed il vapore alle turbine faceva crollare la velocità di molto nei primi istanti. Senza fare calcoli o citare tabelle basati su una delle tante teorie proposte e pubblicate su autorevoli Riviste del settore, col senno di poi lo “stop” alla macchina poteva forse

Wylie, autore fin dal 1952 del classico testo “The Use of Radar at Sea” in cui metteva in guardia che un uso non intelligente del radar poteva essere controproducente. Ma la successiva revisione delle COLREGS del 1960 non riusciva a trovare la via, un modo per superare i limiti del vecchio Regolamento. Solo con il Regolamento del 1972 si poteva incidere a fondo nella struttura del dispositivo normativo e superare taluni limiti e inconvenienti.

Il Com.te Piero Calamai, per essere rispettoso dei principi etici e del disposto del Codice della Navigazione, rimase in plancia a condurre la navigazione nella nebbia, malgrado la presenza di ufficiali esperti e l’invito del Com.te in seconda Magagnini a farsi rilevare per riposare un poco. Quando alle 23 e 11 minuti la prora dello Stockholm lacerava il fianco destro dell’*Andrea Doria*, il trauma psicofisico si sommava alla fatica accumulata nelle sette ore di guardia e Calamai dovette prendere decisioni importanti per altre 11 ore in una situazione precaria, difficile a valutare dall’esterno ma di certo ben oltre i confini delle potenzialità della mente umana. E, dopo la penosa fase dell’istruttoria del processo, Calamai si vedeva semplicemente emarginato, trascurato, forse senza capire fino in fondo le ragioni del suo

non sortire effetti rilevanti; ma di certo poteva anche far perdere poche decine di metri di abbrivo al *Doria* ed allora la situazione poteva cambiare e non poco. Si poteva andare da un minimo che la prora dello *Stockholm* urtasse quella del *Doria*, o viceversa, con effetti meno catastrofici, e forse senza vittime; ma lo *Stockholm* poteva anche defilare libero a pruvia del *Doria*; bastavano un centinaio di metri di abbrivo smorzati per lo “stop” in macchina, cosa possibile e praticabile ... In astratto. Ma a mare chi decide non ha il tempo di pensare la migliore azione legale; in un’aula di tribunale il giurista può farlo! In proposito è il caso di rievocare un significativo aforisma “Chi sta a mare naviga; chi sta a terra giudica”.

E’ vero che la storia non si ribalta con i se o con i ma; rimane il fatto che Calamai nell’impartire l’ordine “disperato”, ma strozzato e non completo, da un punto di vista formale, neutro, non era proprio in linea con il disposto della regola 16 allora vigente. Ma si fa notare che Egli aveva accumulato in otto ore di guardia in plancia, una fatica psicofisica notevole, per essere ligio al dovere imposto dalla norma giuridica, causa di un “calo di lucidità mentale”. Se poi qualche psicologo del lavoro o qualche esperto di governo di navi potesse dimostrare con argomenti convincenti la non pertinenza dell’osservazione ... ben vengano rilievi e precisazioni in merito.



Il libro inglese sull'affondamento della nave più prestigiosa del mondo.

Radar assisted collision

Il termine o locuzione “*radar assisted collision*” sembra sia riconducibile al caso della collisione dell’*Anna Salen* del 1954 quando Mr. Justice Willmer, della British Admiralty Court, ebbe a dire: “*E’una triste riflessione che la collisione probabilmente non sarebbe avvenuta se le navi non fossero state munite di radar*” (1 Lloyd’s List L. R. 475). Tuttavia è bene precisare che con l’avvento del radar il numero di collisioni calò notevolmente, anche se il 1956 fu l’Annus Horribilis in fatto di collisioni, con circa 1500 casi e 23 perdite totali.

Il dibattito, sia in dottrina sia in sentenze, sugli aspetti legali relativi all’impiego del radar fu molto intenso negli anni ’50. Ma le finezze dei giuristi non potevano essere recepite dagli operatori di bordo. Alla fine non si riuscì a trovare né un accordo di soluzione sulla revisione delle COLREGS né di concrete indicazioni sul modo di usare il prezioso strumento. Sia gli esperti tecnici e sia i giuristi erano concordi nel ritenere necessario un “*uso appropriato e intelligente del radar*”, ma su questo versante le varie nazioni ebbero atteggiamenti diversi nel training dei propri ufficiali. Per fortuna la tecnologia radar riuscì a realizzare forme di filtraggio dei dati e le informazioni complessive divennero più affidabili. Poi vennero le soluzioni di matrice IMO sul radar training.

La velocità moderata

Un concetto molto discusso ed assai controverso fu l’interpretazione del termine “velocità moderata” da tenere in tempo di nebbia. Il punto di vista giuridico era che la velocità moderata dovesse essere tale da fermare la nave entro la metà della distanza visibile. Ma una tale “visione” non si adattava alla pratica operativa; figuriamoci con nebbie a banchi e di densità variabile! E di notte come si stimava? Inoltre vi era il problema della conoscenza della distanza di arresto alle varie velocità e degli altri parametri di manovra della nave, allora poco consueti. Insomma un termine, quello della velocità moderata, più utile ai giuristi nelle aule dei tribunali che ai naviganti a bordo. In una discussione sulle “*Cause delle collisioni a mare con radar*” tenuta nel 1955 presso la sede dell’autorevole Journal of Navigation di Londra la distanza tra i criteri di approccio al problema

di giuristi, abituati a guardare i “pratici” con sufficienza, dall’alto della propria sapienza ermeneutica, ed ufficiali emergeva ancora netta; ed è significativo il pensiero espresso in quella sede dal Master Mariner R. Harrison “I giuristi discutono per ore su aspetti e particolari delle collisioni senza riuscire a pervenire a conclusioni chiare e univoche; noi a mare abbiamo a che fare con la stessa materia ma abbiamo solo pochi minuti, e talvolta pochi secondi, per prendere importanti decisioni”. La considerazione di R. Harrison assume un valore ed una dimensione di notevole significato “culturale” quando si consideri che nella gran parte dei casi di sinistri in condizioni di visibilità limitata, trattati a Londra e a New York, era stata sempre biasimata una velocità moderata non adeguata anche per valori bassi, tra i dieci ed i sette nodi.

Pertanto, dagli aspetti appena accennati, presupposti giuridici inadeguati (COLREGS del 1948 e Codice della Navigazione etc.) e concorso di colpe tra le due navi non facili a definire e quantificare in modo oggettivo, in assenza di altre indicazioni utili da ambienti esterni al bordo, ed inoltre consuetudini e condizionamenti vari, formano di fatto il quadro di base necessario per qualsiasi tentativo di valutazione del caso *Andrea Doria* adversus *Stockholm* nella sua complessità.

L’assunto degli Ufficiali di guardia di ritenere sicuro il passaggio ad un miglio, con dati ricavati dal radar, non era appropriato; esso non si può addebitare solamente agli ufficiali ma a più generali carenze di conoscenze che non dipendevano solo e tanto da loro; ed in seguito si ebbero anche casi di ARPA (Automatic Radar Plotting Aids) assisted collision, sempre per carenze di conoscenze delle prestazioni e dei limiti del prezioso strumento radar, specialmente a distanze serrate.

La Conferenza di Genova del 1957 sull’uso del radar.

Si è già riferito sopra della Conferenza di Genova del 1957 con qualche breve considerazione. Essa si tenne dal 16 al 19 del mese di maggio e vide la partecipazione dei maggiori esperti mondiali del settore. La Conferenza fu incentrata in due sezioni: una relativa alla costruzione del radar; l’altra relativa all’impiego a bordo dello strumento. La seconda era presieduta dal Prof. Giuseppe Simeon, allora rettore dell’Istituto Universitario Navale. I lavori della seconda sezione furono animati da due gruppi: i “tecnici” ed i giuristi. I problemi sollevati erano in parte complementari; ma su alcuni punti emersero profonde diversità. In particolare si delinearono due correnti di pensiero. Una riteneva necessaria una revisione delle Regole di Via; l’altra optava per una corretta interpretazione di quelle esistenti. I tecnici (tra cui Cap. J. Wylie, G. Montefinale, J. Garcia Frias, Com.te Oudet, G. Latmiral etc.) erano per una revisione delle Regole da individuare con studi ad hoc seguiti da proposte scientifiche e tecniche. I giuristi (tra cui F. Berlingieri, S. Ferrarini, D. Gaeta, E. Spasiano, O. Lefebvre d’Ovidio, etc.) a loro volta si divisero in due parti. La scuola genovese con il Prof. Berlingieri proponeva di formulare “regole di interpretazione” di quelle esistenti. Gli eredi della scuola napoletana di Antonio Scialoja, con in testa il Prof. Lefebvre d’Ovidio erano contrari a tale soluzione che avrebbe introdotto nuovi elementi di ambiguità, fonti di difficoltà operative. Si doveva prima stabilire se le norme vigenti potevano risolvere i problemi nautici relativi all’impiego del radar per evitare le collisioni, compito dei tecnici, e poi elaborare il dispositivo giuridico. Una Commissione finale rappresentativa fu incaricata di formulare una serie di raccomandazioni sul tema. Furono prodotte indicazioni di carattere generale ma che non potevano sortire nel breve significativi effetti di rilievo nella pratica operativa.

La revisione del regolamento del 1960 non apportò modifiche rilevanti alle norme, salvo alcune raccomandazioni sull’impiego del radar, peraltro relegato in un annesso alle regole.

Ma il problema esisteva. Seguirono studi di ingegneria del traffico marittimo e di geometria per evitare le collisioni tra navi, su iniziative degli Istituti di Navigazione. Il dibattito sul tema portò ad indagare importanti aspetti concettuali e fu ripensata la struttura complessiva delle Regole di Via. Si giunse quindi alla Conferenza del 1972 per la revisione delle COLREGS con una consistente mole di dati e documentazione a corredo di una bozza di un nuovo dispositivo. Vennero così adottate le nuove Regole di Via le quali entrarono in forza nel 1977. La nuova struttura appariva abbastanza razionale ed in grado di ridurre molte carenze del precedente dispositivo. Furono introdotte regole generali e dispositivi di traffico e furono previsti infine aggiornamenti resi necessari dalla pratica operativa ed attuati dall’IMO.

UN GRANDE IMPAVIDO AMMIRAGLIO

L'ammiraglio Gino Birindelli (1911-2008), sommergibilista, sommozzatore e mezzi d'assalto; insignito della Medaglia d'Oro al Valore Militare in Marina è stato una leggenda, poi fu Deputato della Repubblica Italiana.

Alla presentazione della seconda edizione del libro "Vita da marinaio" il Capo di Stato Maggiore Giuseppe Cavo Dragone dice di Lui : "E' una figura di un fascino non comune, veramente carismatico, non ricordo una figura analoga".

IL TORTO DELL'AMMIRAGLIO

(dall'Editoriale della rivista "Vela e Motore" aprile del 1975)

Un diluvio di accuse si è recentemente scatenato sull'ammiraglio Gino Birindelli (*foto*), comandante della squadra navale italiana, per le dichiarazioni da lui fatte a Cagliari dopo l'esercitazione Safari nel corso della quale, per mancanza di fondi, erano stati lanciati solo due, ripetiamo, due missili. Che cosa aveva detto di tanto grave? Semplicemente questo: "Abbiamo una bellissima flotta, ma ci mancano perfino i mezzi necessari per la manutenzione ordinaria... Se non vogliono darci i mezzi materiali e morali per compiere il nostro dovere passeremo dall'altra parte della barricata e ci cercheremo un altro lavoro".

L'unico torto dell'ammiraglio è di aver parlato al futuro. In realtà, purtroppo, i marinai che si cercano un altro lavoro sono già numerosi: al ministero della Difesa si valuta nel 70-80 per cento la percentuale di giovani marinai, sottufficiali e ufficiali che, terminata la ferma e appreso, a spese della Marina, un lavoro altamente specializzato, trovano impieghi meglio remunerati nella vita civile.

Vediamo qualche cifra. L'Italia ha oltre 8000 chilometri di coste, e il 90 per cento dei prodotti alimentari e delle materie prime che importa proviene dal mare. La Marina militare, che ha il compito istituzionale di "assicurare la libertà delle comunicazioni marittime necessarie per la vita e la difesa della nazione", è composta di 21 navi principali e di 114 unità minori, fra cui 61 dragamine, per una stazza complessiva di appena 130.000 tonnellate. Secondo i calcoli più prudentiali, sarebbero strettamente indispensabili almeno 200.000 tonnellate di naviglio. Il graduale disimpegno navale britannico, l'ingresso nel Mediterraneo di una modernissima e potente flotta sovietica, il costante riarmo delle flotte dei paesi rivieraschi (Jugoslavia, Albania, Egitto, Algeria) rendono necessaria una sempre più forte presenza della Marina italiana.

Ma questa non dispone tuttora di missili mare-mare: gli unici missili installati a bordo delle nostre navi sono mare-aria e mare-sub. Detratti gli stanziamenti fissi per il personale (e si sa quanto è mal pagato) e la normale manutenzione, restano ogni anno disponibili per l'ammodernamento e il potenziamento della nostra flotta appena 40 miliardi: una somma irrisoria se si tiene conto dell'altissimo costo delle moderne apparecchiature balistiche ed elettroniche.

In questa situazione, mentre non stupiscono le accuse di "ingerenze inammissibili" rivolte a Birindelli da parlamentari di un vasto arco di partiti che va dal repubblicano al comunista, c'è da restare a bocca aperta leggendo in un comunicato del ministero della Difesa che il comandante della squadra navale "si è inoltrato su temi di portata più vasta dell'area delle sue funzioni". Bisogna concludere che in Italia i miliardi necessari per mettere i marinai in grado di fare il loro dovere non ci sono, mentre se ne trovano sempre a sufficienza per organizzare campionati mondiali di sci, per "aiutare" paesi sottosviluppati che poi ci voltano le spalle, per sovvenzionare imprese sballate?

Birindelli in tenuta da operatore dei mezzi d'assalto.



Ancora un racconto di Enzo Dell'Aria, velista, navigatore di lungo corso e conoscitore come pochi della Grecia e dei suoi mari.



IL MEDITERRANEO ORIENTALE E LA NASCITA DELLA NOSTRA CULTURA

ENZO DELL'ARIA

Altre splendide amicizie sono nate ed altrettante spero ne nasceranno ancora. Esse però da qualche anno danno "anima" all'Egeo dove adesso ci trasferiremo perché è nel fondo orientale di questo mare che si trova il cuore della nostra civiltà che in effetti oggi occupa un territorio che non è più Grecia ma Turchia. Solo l'isola di Samos dove nacque Pitagora è Grecia ma comunque è distante poche centinaia di metri dalla costa turca. Ed è



su questa costa che si trovano Troia, Pergamo, Smirne, Efeso, Mileto, Alicarnasso (oggi Bodrum), Caunos, e le altre città che hanno dato vita ai protagonisti di quella cultura senza della quale oggi la stessa Grecia e noi popoli occidentali ne avremmo probabilmente assimilato altre, diverse e forse addirittura fondamentaliste come per alcuni popoli è oggi quella Islamica.

Come nacque e si forgiò nel tempo questa cultura è facile capirlo. Alla base di tutto come al solito c'era il danaro e nelle città che abbiamo nominato ne scorreva tanto. Erano città portuali dove insieme

alle merci che arricchivano le tasche arrivavano però dal vicino e dal lontano oriente, anche le idee e le novità che invece arricchivano le menti. Di queste le migliori erano attratte dalle città che la ricchezza rendeva fastose ed ivi alimentavano e diffondevano a loro volta la cultura di cui una buona parte riguardava lo studio dell'astronomia e della navigazione che di essa si serviva.

Quanto la pratica della navigazione possa essere stata di educazione democratica ieri e lo sia anche oggi lo abbiamo constatato nel visitare, guidati dall'amico Stavros Niforatos, l'isola di Cefalonia di cui abbiamo già parlato. Ma non abbiamo detto che fra l'altro era sede di un Collegio e di una Accademia navale da dove sono venuti fuori una gran parte di Armatori greci e di Capitani di navi. Una educazione marinaresca che ha permeato l'isola e che nel tempo ha dato vita ed organizzazione ai circa 40 villaggi di quest'isola, vere oasi di benessere e di democrazia organizzativa.

Ma la cultura di cui i popoli occidentali si sono maggiormente imbevuti è quella letteraria, e ne abbiamo fatto un cenno a proposito di Omero, e di quella così detta filosofica che però in effetti essendo fondata principalmente sull'astronomia, la geometria, l'aritmetica e la matematica di astratto aveva ben poco.

Il primo ed il più dotato in questi studi fu Talete nato a Mileto. Una città oggi scomparsa ma all'epoca non lontana da Efeso di cui invece ancora oggi se ne può ammirare il fasto e la grandezza. E con i numeri, le rette, i cerchi, gli angoli ed il firmamento Talete ci sapeva veramente fare tanto che riuscì a misurare l'altezza delle piramidi - c'era perciò uno scambio culturale anche con l'Egitto - paragonandone l'ombra con quella di un altro oggetto di cui conosceva l'altezza. La cosa che comunque ne decretò la fama fu la previsione dell'eclissi solare del 585 avanti Cristo e come ciò gli fu possibile resta ancora oggi un mistero. Di Talete uomo si conosce solo che era scapolo e non privo di arguzia. Fra l'altro si racconta che a coloro che gli chiedevano perché non si sposasse rispondeva che era troppo giovane per farlo e ciò finché nel tempo alla stessa domanda rispondeva invece che era troppo vecchio.

Abbiamo preso Talete quale campione dei primi "sette savi" non parleremo degli altri anche perché questi nel

tempo diventarono quasi una cinquantina di cui, come è noto, parte approdarono sulle coste Italiane e, come educatori, anche fino a Roma dove spesso erano trattati in schiavitù. Anche delle città ci soffermeremo solo su Efeso e Caunos ancora oggi belle e per gran parte ben conservate e noi le abbiamo visitate negli anni '70 quando non ancora soffocate dal turismo selvaggio. L'ottimo stato di conservazione di questi siti archeologici li fa paragonare alla nostra Pompei con la sola differenza che la loro morte non è stata tragica ma preceduta da una lunga agonia legata allo scorrere del tempo e dei fiumi sul cui delta queste città nascevano. Gli approdi commerciali dell'antichità erano infatti le baie, quando ben protette, ma soprattutto i fiumi il cui delta le barche risalivano fin dove il fondale lo consentiva ed allora si fermavano.

Lì nasceva il commercio ed i relativi insediamenti che poi diventavano città addirittura fastose come Efeso, al suo tempo la più potente dopo Roma ed Alessandria d'Egitto ed oggi di tutte anche la più bella e la meglio conservata. Ha solo subito l'usura del tempo senza essere eccessivamente dilapidata dai marmi per cui oggi si può camminare sul corso principale godendo la vista di frammenti della sua storia come il piccolo tempio di Adriano ed il teatro, uno dei più grandi dell'antichità. A chiudere questo affascinante percorso ci sono i resti della monumentale biblioteca di Celso che insieme a quella importantissima di Alessandria d'Egitto erano indispensabili contenitori di saggezza e testimoniano quanto già allora della cultura se ne favorisse la conservazione e la diffusione. Purtroppo di quella che era una delle sette meraviglie del mondo, il tempio di Artemide, ne resta ad Efeso solo una colonna. Fu raso al suolo nel 401 per ordine di Giovanni Crisostomo Arcivescovo di Costantinopoli.

Efeso diede i natali ad Eraclito, il filosofo soprannominato "oscuro" (ho skoteinos) in quanto i suoi concittadini dell'opera maggiore da lui scritta e intitolata "la Natura" dicevano che non ci si capiva niente. Ciò però fino ad un certo punto perché oggi la storia del "panta rei" - tutto scorre per cui è impossibile bagnarsi due volte nello stesso fiume - è giunta fino a noi e la conosciamo tutti. Comunque Eraclito fu un originale perché il suo sapere non subì l'influenza della vicina scuola filosofica fondata qualche anno prima da Talete a Mileto.

Efeso così come Caunos di cui adesso parleremo morì d'inedia. Il delta dei fiumi su cui erano costruite, come sempre succede a causa dei detriti trasportati dal fiume, avanzarono nei secoli verso il mare lasciando dietro un fondale basso e paludoso dove le barche non potevano più proseguire il loro cammino. E fu così che morendo il commercio morirono anche queste città che di quel commercio si alimentavano.

Caunos la visitammo alla fine degli anni '70 e di Efeso ci sembrò la copia piccola e povera ma meglio conservata come se fosse stata appena abbandonata dagli abitanti. Al posto dei sontuosi marmi c'era solo la dura roccia granitica, ed ancora oggi mi domando come facevano a cesellarlo così bene e copioso.

I monumenti infatti non mancavano così come l'agorà ed il teatro e tutto quanto delle antiche città Greche sono le caratteristiche. Eravamo soli, non c'erano abitanti e forse noi eravamo i primi turisti che si affacciavano per caso in quella zona perché sempre per caso un pescatore si era offerto di accompagnarci lungo il tortuoso percorso nel delta del fiume Dalyan. Un vero dedalo che però ci regalò immagini suggestive ed indimenticabili. A cominciare dalle monumentali tombe Lycee scolpite nella parete delle montagne come frontespizi di templi, al bagno termale turco condiviso con gli abitanti di un piccolo villaggio, agli acquitrini brulicanti di rane e così via.

In conclusione, volendo dare un giudizio di questa vissuta esperienza culturale potremmo dire che Efeso ci ha suggestionato per la sua ricchezza, il suo splendore e la sua storia. Caunos invece ci ha commosso per la sua natura ancora selvaggia, il suo splendido paesaggio, la sua "dignitosa" povertà ed anche per il mistero della sua storia che, a cominciare da quella delle tombe Lycee, possiamo solo immaginare.

Oggi esperienze come quella di Caunos non sono più ripetibili ed anche il mare Egeo non è più il tempio della vela esclusivamente riservato a quelli che lo sapevano navigare. Gli Inglesi prima di tutti, poi i Francesi e gli Italiani e di questi ultimi posso vantare di esserne stato uno dei primi avendolo fatto fin dal 1970. Così le flottiglie di piccole barche a vela che venivano noleggiate fin dagli anni '90 e che io benevolmente chiamavo "paperelle" sono state da qualche anno sostituite da enormi barconi, anche catamarani, di 45/60 piedi, ottimi "dormitori" con un buon motore e poca vela. A timonare tutte queste barche sono oggi per lo più i Popoli dell'est e del nord Europa la cui inesperienza e ben apprezzabile nelle disastrose manovre alle banchine dei porti nei quali per altro la disponibilità dei posti barca è nel tempo sempre più precaria.



**BUON
ANNO
2024**

...con venti sempre favorevoli