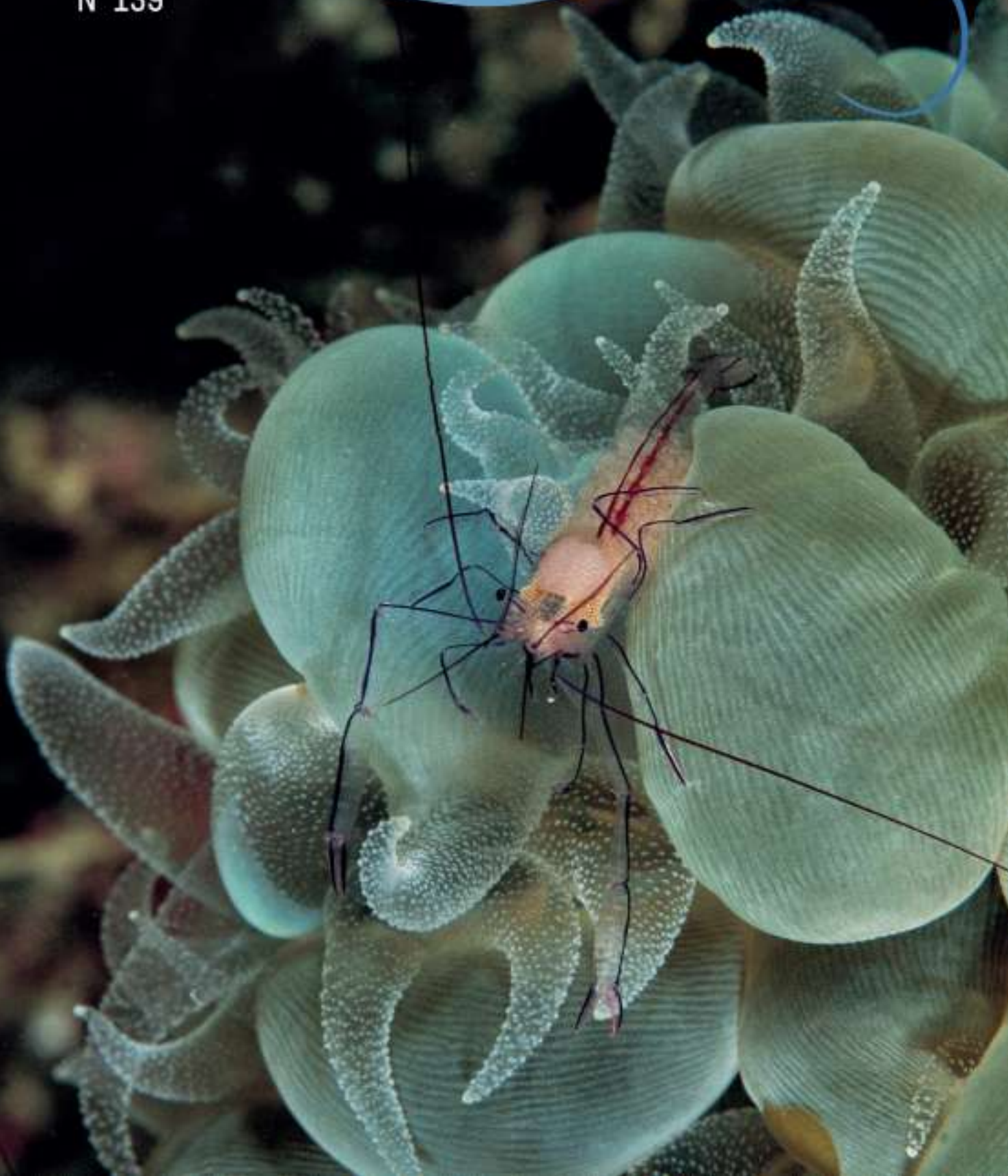




# Notiziario CSTN

MARZO 2024  
N° 139



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

[www.cstn.it](http://www.cstn.it)

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIII - N° 139

NOTIZIARIO ON-LINE

marzo 2024

### SOMMARIO

- |                                           |         |                                                 |         |
|-------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • La nave goletta Maria del Buon Consiglio .... | pag. 27 |
| • I grandi progettisti (3a puntata) ..... | pag. 2  | • Imprese marinesche .....                      | pag. 29 |
| • Mannaggia 'a Marina .....               | pag. 9  | • Sport Memory .....                            | pag. 35 |
| • 'O Vegliaturo .....                     | pag. 15 | • Libri in vetrina .....                        | pag. 36 |
| • Il naufragio della Sémillante .....     | pag. 17 | • Bandiera abbrunata .....                      | pag. 37 |
| • Ricordo di Antonio Fiorentino .....     | pag. 23 |                                                 |         |

### EDITORIALE

E' un motivo di soddisfazione per il CSTN ospitare i giovani studenti che frequentano la nostra "Biblioteca del Mare" per effettuare le ricerche necessarie al completamento dei loro studi universitari. Noi addetti al CSTN che custodiamo con passione ed amore un patrimonio librario raro e straordinario, nella consapevolezza di non poter riuscire mai a conoscere tutto quello che possediamo, approfittiamo della presenza di questi ragazzi, per scoprire novità e conoscenze incredibili che ci lasciano sempre più stupiti. Così ci convinciamo sempre più che il futuro del CSTN è la ricerca e sono troppo poche le tesi di laurea sinora realizzate attingendo al materiale di cui disponiamo. Anche la Lega Navale Italiana che tra le sue eccellenze vanta anche quella di Ente Culturale, può recitare la sua parte. In questo numero, inoltre, il Notiziario si onora di aver realizzato con il coinvolgimento di docenti universitari, professionisti e manager, un ricordo del Prof. Antonio Fiorentino degno esponente della Scuola d'Ingegneria Navale dell'Università Federico II di Napoli.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di Blue Passion. Nella foto di copertina: "Meraviglie dell'incantevole natura subacquea."

Hanno collaborato: *Ciro Altiero, Carlo Bertorello, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Renato Ferraro, Gianni Magnano, Giovanni Mulas, Marco Panella, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Roberto Roccati, Giuseppe Vanacore.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

## RICORDO DI UN GRANDE COMANDANTE

La terza puntata sui più grandi progettisti dello yachting è dedicata ai mitici Fife, famiglia di progettisti e costruttori scozzesi di yacht con sede a Fairlie nel Firth of Clyde (Scozia). Il cantiere Fife, con l'avvicinarsi di tre generazioni: PADRE, FIGLIO E NIPOTE, acquisì grande reputazione in tutto il mondo per la qualità estrema nella costruzione delle loro imbarcazioni che portano in ambo i masconi di destra e sinistra il simbolo stilizzato del dragone cinese come suo marchio di fabbrica.

## L'IMPORTANZA DI CHIAMARSI WILLIAM I FIFE DINASTIA DI COSTRUTTORI SCOZZESI DI YACHT

GIANNI MAGNANO  
(TERZA PUNTATA)



Foto 1 - William Fife I (1785-1885)



Foto 2 - William Fife II (1821-1902)



Foto 3 - William Fife III (1857-1944).

Era il 1807 quando William Fife varò il suo primo Yacht a vela, il “Comet” da 6 tonnellate, fino ad allora si era dedicato a piccole barche per la pesca. L'isola era in piena età georgiana e da allora cominciò la saga dei

costruttori di yacht più celebri di Inghilterra.

Il cantiere fu fondato da William Fife, nel 1803 a soli 18 anni, si occupava della costruzione di piccole imbarcazioni da pesca ma successivamente la sua fama crebbe velocemente anche all'estero, cominciarono a arrivare commesse importanti, anche da paesi lontani come l'Australia.

Dopo il successo ottenuto dal suo “Dragon” nel 1888, adottò il simbolo stilizzato sulle prue dei suoi yacht di un dragone cinese, come marchio di fabbrica. Fu poi la volta di “Nan of Fife” nel 1896 che prese parte alla regata in Francia per l'Esposizione Universale nel 1900 a Parigi e “Pen Duick” due anni dopo (allora si chiamava “Yum”) il cantiere si stava affermando sempre più nel mondo dello yachting.



Foto 4 - “Pen Duick” lo yacht appartenuto a Eric Tabarly acquistato dal padre quando il famoso navigatore aveva 8 anni.

Ma procediamo con ordine nel racconto:

Era il 1848 William II, figlio del fondatore entrò nel Cantiere, prima come carpentiere e poi come disegnatore e dal 1839 gli venne affidata dal padre la parte yachting e ciò segnò l'inizio della prosperità per la famiglia Fife.

Il primo cutter progettato da William II fu **Midge** da 8 tonnellate poi ne vennero altri più grandi in rapida successione.

Nel 1852 prese il mare il cutter **Cymba** di 53 tonnellate nel 1858 l'azienda ormai solidamente avviata prese il nome di "William Fife and son" in quanto nel 1840 William II diventò a sua volta padre: William junior (William III) il terzo William della famiglia, fu l'ultimo architetto navale dei Fife.

Nel 1871 il giovane William III, affascinato dalla scienza dell'architettura navale, iniziò il suo apprendistato in cantiere accanto al padre. Gli ordini arrivavano a fiumi, l'ufficio progetti fu tra i primi ad apprendere le nuove tecniche di costruzione composita: metallo e legno. Venne anche acquisito un nuovo cantiere a Maidens cittadina a Sud di Fairlie, per la costruzione di grandi yacht fino a 150 piedi di lunghezza.

Nel 1865 morì il capostipite, il primo fondatore che aveva avviato l'Azienda di famiglia.

Nel 1875 a William III gli venne affidato dal padre il reparto progetti del cantiere, William Fife II progettò il suo ultimo yacht **Ayrshire** un due alberi poco prima di morire a 81 anni nel 1902.

Nel 1888 venne varato **Dragon** che diede il via ufficiale alla stirpe dei costruttori scozzesi nel mondo delle regate.



Foto 5 - 1899 il magnifico Yacht "Shamrock" con lo scafo verde l'anno successivo fu protagonista della prima sfida alla Coppa America di Sir Thomas Lipton.



Foto 6 - 1900 "Shamrock III" fu protagonista del terzo tentativo di Lipton per la conquista della Coppa America.

Infatti alla fine stagione nel 1888 **Dragon** aveva vinto 23 premi che resero i Fife tra i più celebri disegnatori del mondo tra Ottocento e Novecento. Ciò valse a William III l'inclusione nei membri del celebre Royal Yacht Squadron e del Royal Thames Yacht Club privilegio riservato, alle personalità che si erano particolarmente distinte nel mondo dello yachting.

Nel 1899 Thomas Lipton, anche lui scozzese, scelse il cantiere di Fairlie per costruire il suo **Shamrock** il nuovo futuro sfidante alla prestigiosa Coppa America nell'edizione dell'Ottobre 1900. Questo yacht fu particolarmente impegnativo per il cantiere, perché doveva essere competitivo e robusto al tempo stesso, infatti gli sfidanti della Coppa dovevano necessariamente essere in grado di attraversare l'oceano Atlantico da soli, per raggiungere le coste Americane dove avveniva la sfida. Questo yacht diede ulteriore slancio all'attività del cantiere del dragone nel nuovo secolo. Nel 1903 venne varato anche il nuovo sfidante per la Coppa America del 1903 di Sir Thomas Lipton.

Nel 1903 fu varato anche un ketch di 31 metri molto competitivo nelle regate nel Solent, lo yacht si dice che sia stato particolarmente apprezzato dalla Regina Vittoria, poi vennero altri yacht e golette per tutti gli anni a seguire.

Il cantiere era ormai lanciato nella produzione di famosi Yacht, nel 1906 ci fu la novità della nuova Stazza Internazionale e il cantiere di Fairlie fu ancora una volta protagonista.

Furono anche costruiti numerosi yacht 15 e 19 metri della nuova Stazza Internazionale. Nel 1906 venne

realizzata **Eva** un cutter simile ai nuovi 6 Metri S.I.

Nel 1908 fu varata **Viola** cutter armato da T.M. Hunter di Cowes. Nel 1909 **Cintra** un 12 metri S.I. tra i primi costruiti in Inghilterra. **Tuiga** un 15 metri S.I. che prese poi in nome di **Dorina Kismet** col quale vinse il Fastnet nel 1935 e ancora **Mariska** e **Lady Anne** tra i pochi 15 metri Stazza Internazionale ancora oggi naviganti.



**Foto 7 - "Mariska" nel 1908 fu il primo 15 metri S.I. varato da Fife dopo l'avvento delle Classi Metriche. (foto G. Magnano) Foto 8 - "Tuiga" fu il secondo 15 metri S.I. messo in mare in Scozia nel 1909. (foto G. Magnano)**



**Foto 9 - "Cintra". fu il primo 12 metri S.I., certamente uno dei primi varati in Inghilterra nel 1909.**

**Foto 10 - "Lady Anne" 15 metri del 1912 fu l'ultimo prodotto dal cantiere in quel periodo. (foto G. Magnano).**

Poi nel 1914 fu varata la goletta **Sumrun** di 34 metri del Vice Commodoro del Royal Harvich Club che fece base a Glasgow.

William III non ebbe mai figli così nel 1917 subentrò il nipote Robert Balderson che dal 1920 firmò i disegni con lo zio William III.

Negli anni Venti del Novecento il cantiere rivolse la produzione principalmente ai Cruiser: così furono varate nel 1924 **Astor** goletta del Dottor Mc Cornick di Sidney. Nel 1923 prende il mare **Mariquita** l'unico 19 metri S.I. dei sei costruiti in Inghilterra negli anni Venti, ancora navigante ai giorni nostri.

E nel 1926 fu varato **Halloween** uno yacht di lusso disegnato con i criteri di un 15 metri S.I. per il colonnello Baxendale che ottenne anche un record di velocità nella famosa regata del Fastnet.

Nel 1928 venne varata **Cambria** un J Class che avrebbe anche partecipato alle selezioni per la Coppa America che si sarebbe svolta a Ottobre del 1934.

Purtroppo **Cambria** non fu selezionata per la sfida finale, ma continuò fare regate in Inghilterra per anni finì ai giorni nostri nella Big Class.



*Foto 11 - la splendida "Halloween" che regatò per anni nel Mediterraneo (foto F.Serafini).*



*Foto 12. "Mariquita" un bellissimo 19 metri costruito nel cantiere di Farile. - (foto G.Magnano).*



*Foto 13 - Lo splendido J Class "Cambria" in bolina nel Tigullio nel 2011 (foto G.Magnano).*

*Belle Aventure* nel 1929, un cruiser in legno ancora oggi in attività negli USA sulle coste del New England.  
*Altair* nel 1931 una goletta per il Capitano Fuy Mc Cow varata quando Wlliam III aveva ormai 74 anni.



**Foto 14 - "Altair" la splendida goletta tutt'oggi navigante, qui a Imperia anni fa durante le Vele D'Epoca.**

*Mirella* nel 1938 del commerciante di caffè James Patterson e nello stesso anno fu varata *Mary Dancer* uno sloop bermudiano poi destinato alle crociere ai Caraibi.

Fu poi la volta di *Solvay Maid* nel 1940, l'ultima costruzione del cantiere scozzese firmata da William Fife III. Il grande costruttore William III Fife si spense nel 1944, il cantiere continuò ancora a produrre yacht per alcuni anni, senza però mai raggiungere le vette dei suoi illustri predecessori.

William III Fife fu anche insignito dalla Regina Elisabetta del titolo di OBE diventando così Ufficiale dell'Ordine dell'Impero Britannico e nel 2004 il suo nome venne finalmente iscritto nell'America's Cup Hall of Fame.

Il prestigio dei Fife come costruttori e progettisti di Yacht famosi resterà per sempre nella storia dello yachting. In totale William Fife III ha progettato circa 800 yacht di cui almeno 600 furono prodotti nel vecchio cantiere di Fairlie.

Oggi un terzo dei suoi yacht navigano ancora in tutto il mondo e sono molti gli armatori cultori di quegli splendidi yacht con il dragone fiammeggiante impresso a prua.





*Foto 15 - simbolo dragone sulle prue che dal 1888 è simbolo delle costruzioni del cantiere scozzese.*



## AUTOIRONIA NELLA STORIA



*Ci piace riconoscere al popolo napoletano quella forma di umorismo che si definisce autoironia. "In sintesi, l'autoironia è davvero una qualità notevole, quasi un superpotere: se ce l'hai innata, tanto meglio. Se non ce l'hai, puoi provare a svilupparla con il tempo e un po' di lavoro personale. Essere autoironico ti renderà migliore, perché i vantaggi del saper ridere di sé sono tanti, anche se è bene conoscere anche i rischi di chi è troppo autoironico".*



## MANNAGGIA 'A MARINA

*Testo di Roberto Roccati  
Foto di Francesco Rastrelli*

In questo breve articolo non si vuole riproporre la storia della Real Marina Borbonica che, con alterne fortune, restò per lungo tempo la terza forza navale nel Mediterraneo dopo l'Inghilterra e la Francia, ma accennare alla componente umana della flotta e chiarire alcuni aspetti di costume che sono giunti fino a noi.

Si vuole qui accennare agli uomini di mare, la cosiddetta "Armata di mare" che operò con varie qualifiche sulle navi del regno delle due Sicilie e ricordare alcuni episodi che ci fanno meglio comprendere il clima di quell'epoca.

### FACITE AMMUINA

Incominciamo con lo sfatare l'art. del Regolamento della Real Marina n. 27 del 1841 "FACITE AMMUINA" che non fu mai inserito ufficialmente e che si è diffuso ampiamente gettando un'ombra sulla disciplina marinaresca dell'epoca borbonica.



#### ART. 27 – FACITE AMMUINA –

*All'ordine "Facite Ammuina": tutti chilli che stanno a prora, vann'a poppa e chilli che stann'a poppa vann'a prora: chilli che stann'a dritta vann'a sinistra e chilli che stann'a sinistra vann'a dritta; tutti chilli che stanno abbastio vann'ncoppa e chilli che stanno 'ncoppa vann'abbascio, passano tutti p'o stesso pertuso; chi nun tiene nient'a ffa, s'aremeni a'cca e a'lla.*

*Ordine: "FACITE AMMUINA"!!!*

*N.B. Da usare in occasione di visite a bordo delle Alte Autorità del Regno.*

Pare che un ufficiale di Marina napoletano, Federico Cafiero, pessimo elemento da accenni macchiettistici, passato nell'esercito piemontese subito dopo lo sbarco di Garibaldi, fosse a bordo della sua nave con l'equipaggio e dormiva. Arrivò un'improvvisa ispezione che trovò il comandante immerso nei suoi sogni e la nave abbandonata a se stessa. Naturalmente Cafiero fu punito e, quando tornò sulla sua nave, sentì il bisogno, per evitare ulteriori dispiaceri, di dettare all'equipaggio alcune regole di comportamento. Tra queste anche quella di fare rumore e chiasso in ogni modo possibile per avvertirlo subito in caso di improvviso arrivo di ispezioni o di ufficiali superiori.

Era il "facite ammuina", diventato poi, per denigrazione, "regola della Marina borbonica".  
(da uno scritto di Gigi Fiore, giornalista e saggista).

Un altro proverbio dissacrante è il seguente “Pare ‘a nave e Franceschiello: a poppa combattevano e a prora nun ‘o sapevano”, in altre parole la disorganizzazione regnava sovrana e questo anche per le truppe di terra.

Sotto l’aspetto organizzativo invece il riferimento era quello inglese:

Reale Corpo di cannonieri e marinai (con un organico di 2400 uomini)

1. Reggimento “Real Marina”
2. Corpo del genio marittimo
3. Corpo telegrafico
4. Corpo sanitario
5. Corpo amministrativo con 3 Dipartimenti (Napoli, Palermo, Messina)



## **COSTRUZIONE NAVI**

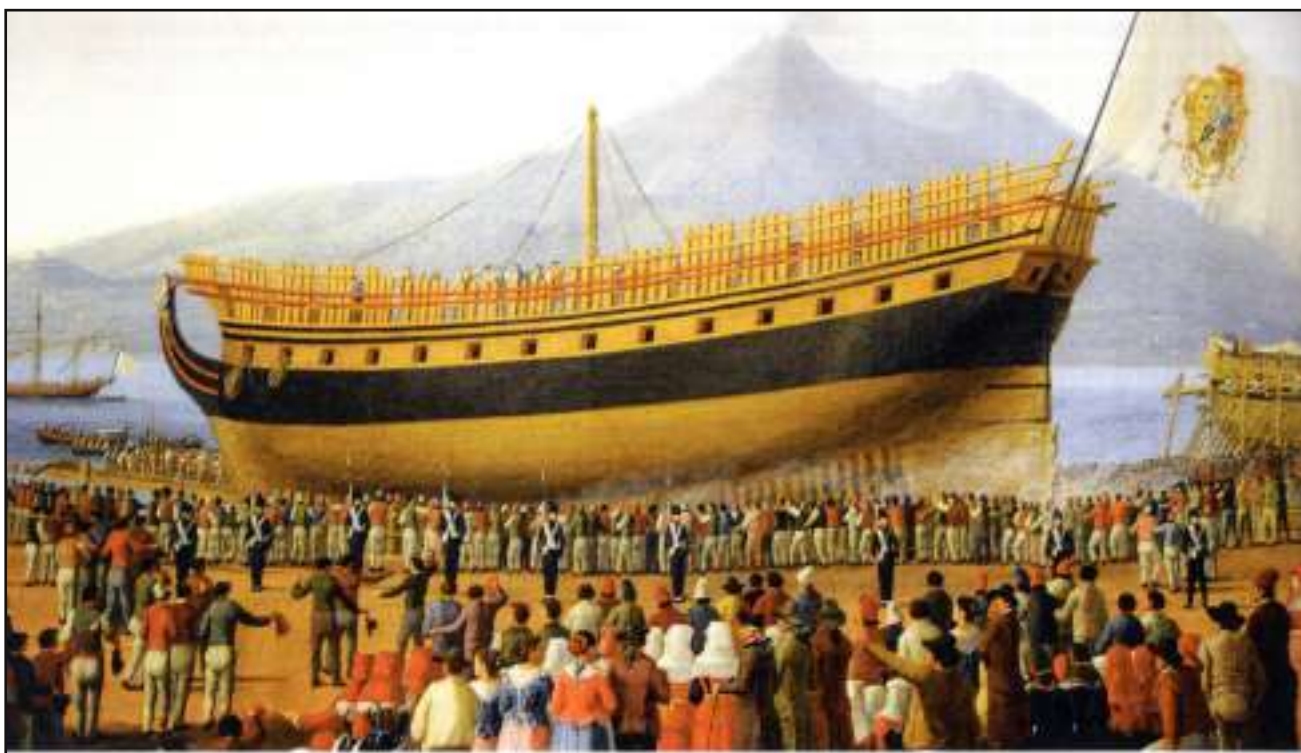
La Marina borbonica nel tardo XVIII secolo seppe coniugare luci ed ombre. Sicuramente il programma navale di Lord Acton risultava razionale e ben strutturato: le navi di nuovo varo erano progettate da architetti navali ed ingegneri (come il francese Imbèrt), sostituendo i maestri d’ascia empirici (in genere genovesi), le navi erano standardizzate in classi moderne (pure di derivazione francese) e relativamente numerose per una potenza di secondo piano.

Entro il 1789 i vascelli da 74 varati o in servizio erano ben 5 (forse le migliori navi da guerra esistenti in Italia in quel momento). Diminuivano i legni a remi a favore di quelli a vela anche in ambito costiero. Esistevano però anche notevoli punti deboli, le fonderie calabresi d’artiglieria non erano ancora in grado di sopportare tutte le esigenze della flotta che importava dalla Francia gran parte delle sue artiglierie, mancavano completamente le carronate, introdotte in Gran Bretagna a partire dal 1860.

Soprattutto scarseggiavano gli uomini, non tanto gli ufficiali quanto i marinai.

Infatti la flotta reale era ancora, essenzialmente stagionale, veniva mobilitata in buona parte ogni primavera per contrastare le operazioni dei corsari barbareschi o (soprattutto dopo il 1780) molestarne le basi, ma poi, in autunno ed inverno, le squadre erano sciolte e smobilite. I marinai professionisti (sottoufficiali e cannonieri) che rimanevano in servizio erano pochi; si creava quindi una sorte di strato sociale di marinai-precari, specializzati nella caccia ai corsari, ma poco preparati per la guerra vera e propria e affezionati alle loro case che non vollero lasciare disciplinatamente (desertando in massa) durante la crisi del 1799.

Il reclutamento di marinai era troppo concentrato in Campania ed in alcune (poche) zone della Sicilia settentrionale, senza né una sorta di leva/milizia costiera su modello francese seicentesco (che avrebbe coinvolto tutto il Regno), né delle press-gang su modello britannico (che avrebbero coinvolto tutti i porti).



### **GLI UFFICIALI DI MARINA**

Gli ufficiali erano sempre anche gentiluomini di nascita, con una sostanziale differenziazione tra navigatori e combattenti, sull'anacronistico modello della marina spagnola (ma anche in questo caso l'Acton intendeva introdurre il modello britannico meritocratico). Comunque la marina borbonica fu sempre sotto organico dal punto di vista dei personali, molte navi erano decisamente "vuote" rispetto a quelle britanniche anche nell'Ottocento, quando la flotta assorbiva 6.000 uomini in permanenza, contro i poco più di 3.000 del 1790 (in buona parte fanti di marina), si tenga presente che solo 5 vascelli in servizio in quegli anni avrebbe richiesto 3.500 marinai.

I giovani allievi dell'Accademia di Marina erano oggetto di particolari cure in quanto atteneva l'educazione fisica. Per mantenerli in buona salute si raccomandava di rinnovare l'aria in tutti i locali con qualsiasi tempo, di "fornire vitto sano ed in quantità non eccessiva, senza lusso né ricerca ma preparato e presentato con pulizia"; come sport di faceva molta voga, scherma, lunghe passeggiate e nuoto. Prima i giovani andavano a nuotare nelle acque del vicino arsenale, in seguito venne riservato uno specchio di mare del Molosiglio, vietando l'entrata di barche paesane.

L'Armata di Mare era talmente grande e moderna per numero di imbarcazioni, stazza complessiva e potenza di fuoco arrivando ad essere la terza potenza navale del Mediterraneo, nonostante qualche condizionamento da parte dell'ammiraglio Nelson che interferiva con gli altri comandi. Fu invece aiutata dal primo ministro inglese John Acton.

Per gli ufficiali nel 1735 fu fondata la Reale Accademia di Marina (con osservatorio astronomico-nautico) e nel 1841 questa venne fusa con l'Accademia Militare della Nunziatella.

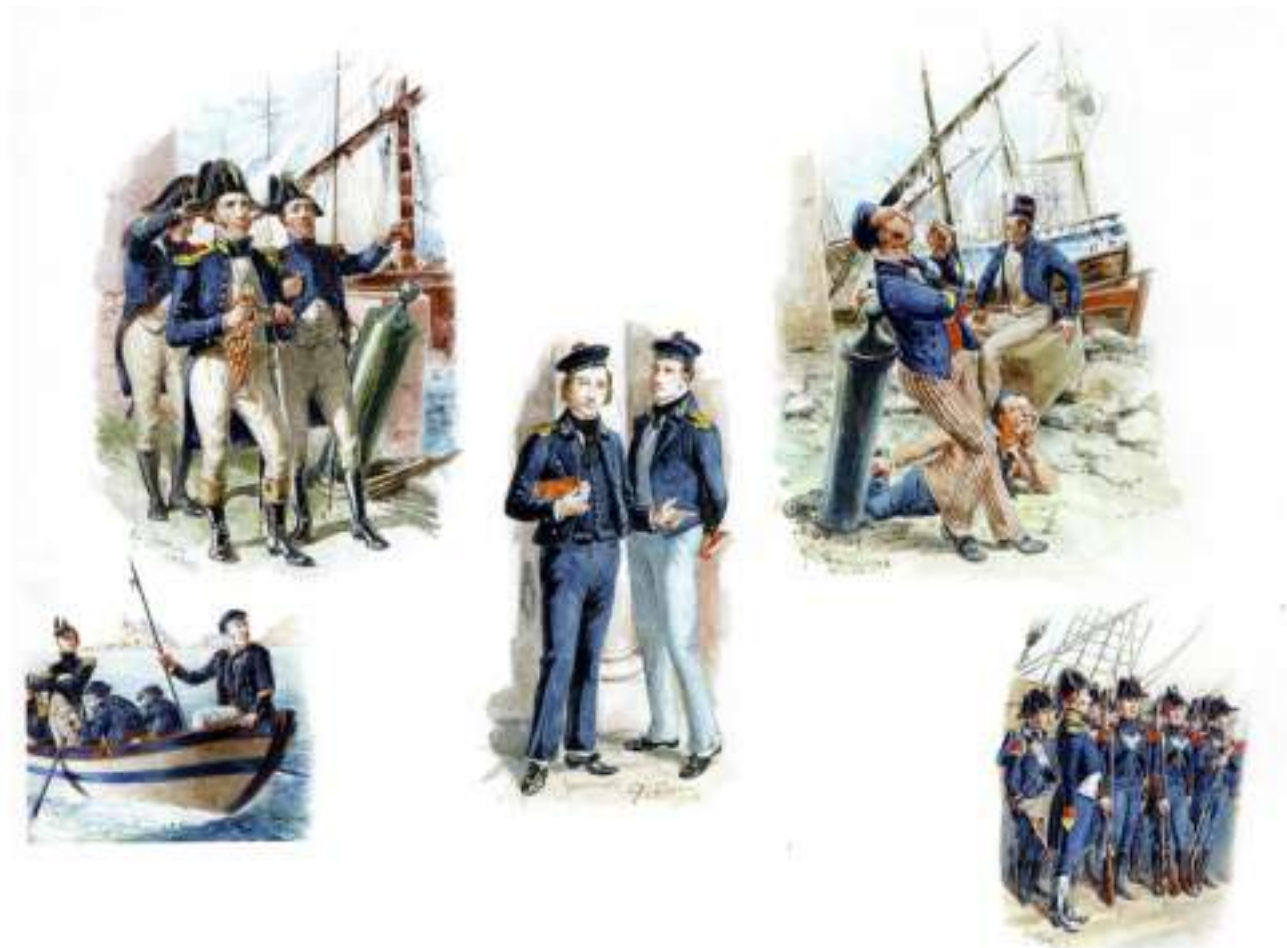
Le "Ordinanze Generali della Real Marina" comprendevano anche le disposizioni generali sulle uniformi che risentivano in modo accentuato di quelle delle armate di terra.

Si tenga presente che, in soli 4 anni, la Marina era giunta ad allineare 3 divisioni con una settantina di navi da guerra di tutte le stazze; tale flotta si arricchì con Ferdinando II di unità a vapore e con macchine a bilancere.

L'intraprendenza del sovrano fece istituire a Pietrarsa il "Real opificio meccanico Militare" e la prima "Scuola ingegneri meccanici" d'Italia.

Nel 1780 venne istituito il cantiere di Castellamare, da cui furono varate unità navali tra le più moderne e veloci dell'epoca; da notare che il legname per le navi era fornito dai boschi di Faggio che crescevano rigogliose sul vicino Monte Faito; i tronchi tagliati di misura nei boschi venivano trasportati nel cantiere a mezzo di teleferiche.

Per i servizi fu costruito un acquedotto che, dalla sorgente dell'Acqua Fredda di Agerola, posta circa a 1.000 metri sul livello del mare, attraverso canalette, serbatoi e pozzetti di sfioro portava l'acqua potabile fino al cantiere.



## I MARINAI

Il problema era la scarsità di uomini, non tanto gli ufficiali, ma i marinai: gli equipaggi della Flotta napoletana provenivano per la maggior parte dalle marine di tutto l'arco del Golfo di Napoli, da Pozzuoli a Massa Lubrense; forse il fatto di arruolare "pescatori – marinai" avvezzi ad andare su gozzi o leudi per la pesca ed il trasporto penalizzavano la loro efficienza sulle navi da guerra.

I marinai di Lipari, detti Liparoti, costituivano le truppe speciali e le guardie reali essendo nota la loro estrema fedeltà alla famiglia reale.

Nel periodo invernale si fermava la marina mercantile e quella militare che la proteggeva; questo fatto toglieva la continuità dell'addestramento dei marinai in particolare quelli addetti alle bocche da fuoco.

La flotta era operativa da marzo ad ottobre. Dai primi di novembre le navi venivano "poste allo sverno" e i marinai messi in libertà senza paga. Solo pochi soggetti, detti custodi, restavano a guardia delle navi e dei loro ormeggi e per questo ricevevano la paga.

Un altro gruppo speciale, non militare, era costituito dai sommozzatori, detti "sommotatori". I migliori venivano dal quartiere marinaro da S.Lucia a Napoli. In apnea riuscivano a scendere fino a 15/20 metri ed erano impiegati per recupero di ancore ed interventi sotto le carene delle navi.

Una curiosità è costituita dai baffi, chiamati mustacci, che erano obbligatori per tutto il personale militare imbarcato; eventuali rare eccezioni, opportunamente motivate, erano autorizzate espressamente da Sua Maestà.

La mancanza di continuità delle esercitazioni dei marinai sulle navi da guerra borboniche non avrebbe permesso di raggiungere in un'eventuale battaglia navale la potenza di fuoco delle navi inglesi che erano in grado di far sparare ogni carronata due volte rispetto ad una volta delle navi francesi e spagnole; questo fu uno dei fattori che portarono alla vittoria l'Ammiraglio Nelson a Trafalgar.

Per contro può essere utile ricordare come i marinai della flotta borbonica non patissero lo scorbuto che tanto affliggeva gli equipaggi delle altre nazioni durante i lunghi viaggi; i napoletani potevano usufruire dei limoni e degli altri agrumi ricchi di vitamina C provenienti dalla penisola sorrentina e che potevano essere conservati lungamente a bordo. I Francesi, per imitare gli inglesi che avevano sperimentato l'efficacia dei limoni, in un primo tempo usarono l'aceto di vino credendo che il suo gusto aspro comportasse la stessa efficacia dei limoni contro lo scorbuto.



### **DIVISE AD ARMI BIANCHE**

Le divise, soprattutto quelle degli ufficiali risentivano notevolmente di quelle adottate dall'esercito di terre con modeste differenziazioni funzionali.

Si ricorda che i pantaloni di colore bianco furono voluti da Napoleone per evidenziare la virilità delle proprie truppe, schierate prima del combattimento.

La spada o stocco era riservato agli alti ufficiali, più diffuse invece erano le sciabole che potevano colpire di punta e di taglio, quindi più funzionali in contrasti scomposti a bordo delle navi (non certo duelli improntati a regole precise).

La sciabola corta o "cutlas" in francese era più pratica durante gli abbordaggi dove erano frequenti i corpo a corpo e la sciabola non doveva interferire con sartie, cime, griselle ed altri ostacoli.

Era l'arma bianca anche dei fucilieri di marina la cui principale preoccupazione era quella di tenere asciutte le polveri da sparo in ambienti generalmente umidi, anche per l'atmosfera e la guazza notturna.

I fucili erano ad avancarica e la scintilla veniva provocata dalla pietra focaia posta sul "cane" del fucile, in ogni caso una lunga baionetta trasformava il fucile in una temibile arma bianca di primo contrasto. Le pistole erano sempre due proprio per l'inaffidabilità dell'esplosione della polvere nera.

### **CAPPELLANI, GALEOTTI E TRUFFE**

Il regno di Napoli era molto cattolico. A bordo si pregava, si digiunava e si rispettavano gli usi ed i costumi religiosi. Una specifica categoria, detta "catechisti" era impegnata per convertire gli schiavi, soprattutto mussulmani, che venivano fatti prigionieri.

Ogni nave aveva il suo Santo protettore. I marinai e gli Ufficiali per contrarre matrimonio dovevano avere l'avallo del Re e del Cappellano Maggiore.

I cappellani erano molto potenti. La maggior parte degli addetti nel Cantiere di Castellamare e nell'arsenale di Napoli era costituita da galeotti suddivisi in due categorie: i più tranquilli e i più pericolosi. Questi erano tenuti in catene bloccate alle caviglie con apposti anelli.

Si ha notizia di un episodio tragicomico accaduto di notte nella base navale di via Acton dove una nave si trovava ormeggiata con la poppa a terra e una tavola fungeva da passerella per salire e scendere da bordo. Un ufficiale nel rientrare a bordo, a causa del suo stato di ubriachezza cadde a mare e rischiava di annegare se un galeotto, buttatosi repentinamente in acqua con tutta la catena, non lo avesse faticosamente tratto in salvo.

L'ufficiale si beccò una solenne punizione e il galeotto uno sconto di pena.

Altro episodio passato alla storia nell'Arsenale di Napoli. Nei primi decenni del XIX sec. (1830 ca.) i tecnici dell'Arsenale borbonico scoprirono che rivestendo con sottili fasce di rame l'opera viva delle navi, all'epoca tutte di legno, si ottenevano degli ottimi risultati in termini di conservazione del fasciame e contro la formazione di vegetazione e "denti di cane" sulla carena.

Dalla Germania che le produceva fu importata una adeguata fornitura di lamine di rame da applicare alle unità navali della Flotta. I soliti operai furbetti per lucrare sull'operazione pensarono bene di applicare le fasce di rame alla carena usando i più economici chiodi di ferro e rivendendo così in proprio i chiodi di rame, metallo più prezioso.

E' facile immaginare quello che successe con le correnti galvaniche tra rame, ferro e acqua salata. Tutta l'operazione presto si rivelò disastrosa abbattendo il beneficio che si attendeva sulle carene.

La truffa, ovviamente, fu scoperta ed i responsabili adeguatamente puniti.

## LA REAL MARINA DURANTE LA SPEDIZIONE DEI MILLE

Durante la spedizione dei Mille emersero i problemi legati al corpo ufficiali, in parte anglofobo e "giacobino", contrario alla corte in parte invece "cortigiano", raccomandato e poco propenso alle lunghe navigazioni.

Dopo lo sbarco dei Mille nel maggio 1860, dove le unità della flotta borbonica fallirono il compito di pattuglia, lasciandosi sfuggire il *Piemonte* e il *Lombardo*, Giuseppe Garibaldi, costituito a Palermo il governo dittatoriale nominò un segretario della marina e creò la Marina dittatoriale siciliana.

Diversi ufficiali lasciarono le unità borboniche per arruolarsi nella Marina garibaldina, e anche alcune navi come la pirofregata a ruote *Veloce* si consegnarono.

Minata dal forte dissenso politico verso il governo borbonico che interessò i suoi gradi più elevati, che avevano già stretto accordi con esponenti del regno sabauda, mancò totalmente al momento dello sbarco garibaldino e nelle fasi successive.

## L'UNITA' D'ITALIA

È un dato di fatto indiscutibile che la Marina Italiana nasce dalla aggregazione progressiva, nel biennio 1860/61, delle Marine preunitarie (Sarda, Napoletana e Toscana) cui si aggiungono gli uomini della Marina Garibaldina e due unità pontificie di presa bellica, recuperate nel porto di Ancona. Alla data di proclamazione del Regno la flotta era composta di 97 navi di cui 79 operative; di queste ultime 22 erano ad elica, 35 a ruote e 22 a vela: provenivano 32 dalla Marina Sarda, 8 dalla Toscana, 2 dalla pontificia e 37 dalla Marina delle Due Sicilie (24 dalla Napoletana e 13 dalla Siciliana).

Castellammare continuò la sua gloriosa attività anche dopo l'unità d'Italia: furono costruite le "near sister" la *Cristoforo Colombo* e la *Amerigo Vespucci*, ora nave scuola per gli allievi ufficiali.



## TRA SCIENZA E FANTASIA

*Carlo Bertorello Docente di Ingegneria Navale a Napoli e a Milano lavora da oltre 40 anni nello yacht design. E' stato responsabile delle costruzioni del Consorzio Azzurra per l'America's Cup 87 e di due maxi yacht entrambi campioni del mondo. Ha diretto la costruzione dello Yacht Sailing Lab del Politecnico di Milano, ed il progetto di restauro della Velarca per il FAI. Oltre all'attività didattica si occupa di idrodinamica delle carene veloci alla Vasca Navale di Napoli. È autore di molti lavori scientifici pubblicati sulle più importanti riviste internazionali di architettura navale. Al di fuori dell'attività accademica e professionale ha scritto per il Notiziario CSTN questa immaginaria, anche romantica, scenetta ambientata nel cuore della Napoli marinara: Santa Lucia. Gazie Prof.*



## O' VEGLIATURO

di CARLO BERTORELLO

- Avrà pure un nome quel mariuolo, - disse compare Aniello alzando un'altra bracciata della rete da pesca addugiata sul ciglio della banchina - lo ho visto altre volte, qui a Santa Lucia.
- Il nome non lo so, - rispose Don Giuseppe, aprendo bene la rete per controllare se vi fossero maglie rotte - potremmo chiamarlo o' vegliaturo, come il vento della sera. Credi che dura tutta notte e all'improvviso ti lascia in mezzo al mare.
- Sì, u' guaglione è come o' vegliaturo, non è malamente, ma non sa fare a meno di imbrogliarti. - Concluse donna Rosa, la moglie di Giuseppe, seduta su una vecchia sedia del Ristorante Zi' Teresa, al di fuori della zona dei tavoli, postazione in cui da sempre riparava la piccola rete che il marito avrebbe steso in mare la sera, all'ingresso del porticciolo.



Tutti e tre osservavano una coppia di americani che a gesti cercavano di farsi capire da un cameriere. La guida turistica, un simpatico ragazzo bruno che li aveva accompagnati da quando erano a Napoli, era appena sparito con la borsa della signora mentre erano andati in bagno a lavarsi le mani.

Anche Mastro Fiorentino davanti al suo laboratorio in fondo alla banchina osservava la scena, la sigaretta spenta tra le labbra, sotto i baffetti neri. Aveva le mani occupate dalla cassetta dei ferri e da un pezzo di tavola di mogano. Non disse una parola. Non perché non avesse niente da dire. Mastro Fiorentino non parlava mai. Tutti i giorni, a meno che non avesse da fare alla bottega, si avviava a quell'ora lungo la banchina verso il Circolo Italia e il Savoia, più raramente prendeva il sottoponte verso il Nautico. Come il pescatore vede il



tentacolo che spunta dallo scoglio, Fiorentino identificava qualcosa di riparabile sulle tante barche da regata in legno. Con uno sguardo e un leggero inclinare della testa concordava l'intervento con il marinaio responsabile. Operava con attrezzatura minima ed esclusivamente manuale, martello, tenaglia, un girabecchino, la sega e due morsetti. Di recente aveva aggiunto un giravite Stanley a pressione che usava con un vago sorriso. La sigaretta sempre pendente tra le labbra che più di tanto mai si aprivano.

- Se potesse chiamà Zuzù, - disse donna Rosa, guardando la coppia angosciata, rimasta sola. Seduti al tavolo, erano in attesa di improbabili notizie dalla zona interna del ristorante.

- Zuzù non è più quello di una volta - rispose compare Aniello - ora tiene le barche dei signori e la moglie ha aperto un ristorante.

In verità lo storico capobastone del Pallonetto di Santa Lucia, in arte Zuzù, aveva abbandonato la leadership del contrabbando di sigarette. Da un paio d'anni si dedicava alla gestione della banchina sotto il ponte del Castel dell'Ovo; aveva messo su un ristorantino sotto la scala che saliva dalla banchina al ponte.

La moglie cucinava divinamente. Spaghetti aglio e peperoncino e polipetti affogati alla luciana.

- Zuzù avesse chiamato nu' guaglione - continuò donna Rosa - avesse chiesto 'na carta da cinquantamila lire ai turisti. Tempo due ore la borsa stava quà.

- Zuzu' era corretto - si intromise compare Aniello - la cinquantamila lire la strappava in due parti, metà alla signora e metà al guaglione. Se tornava con la borsa, avrebbe avuto l'altra metà dalla signora.

- Ti ricordi Giuse'? Se faceva accussi ai tempi nostri - disse donna Rosa sorridendo al marito.

- Mi ricordo le cinquantamila lire con lo scotch. Dovevi fare attenzione a non fartele dare, poi nessuno le voleva. - Don Giuseppe, a occhi bassi, continuò a sciogliere la rete in modo che la moglie potesse ricucire le maglie bucate.

Quando devi tornare in porto con la brezza della giornata, il motore lo hai sbarcato perché ti infastidiva e non partiva mai, hai deciso di navigare solo a vela, allora pensi: forse terrà questo vento in favore, forse riesco a rientrare prima che cali. E mentre guardi il sole che diventa sempre più basso e poi sempre più rosso e l'azzurro che diventa sempre più blu, dentro di te una voce dice: - Stasera restamm' miez' u' mare. Allora un'altra voce, di certo, sicuro, c'è ne è una in ogni barca, risponde: - Non ti preoccupare stanotte c'è o' vegliaturo, ti porta lui. Più sei lontano, più la cosa è vera; anche di più se sei tra un'isola e la costa, tra Ischia e Mondragone, tra l'Elba e la Toscana. Il sole tramonta e il vento stranamente non cala. E' o' vegliaturo. Ne sei sorpreso, ma è così, la brezza del giorno non dà spazio alla termica che di notte soffia da terra.

Lo senti. O' vegliaturo ti porta verso casa, continua con la stessa direzione del vento della giornata, e tu cominci a fare i conti, se dura altre tre ore forse ce la faccio. E perché mai dovrebbe calare, sembra persino che rinforzi, ora che il sole è sotto l'orizzonte e si vedono già le prime stelle.

Si è fatto scuro, ma sei tranquillo, la direzione del vento non è cambiata, è come se la luce ci fosse ancora, non devi mollare né tirare nulla, il mare si è spianato, la barca sembra andare da sola come avesse trovato una strada da seguire. - E' o' vegliaturo, stanotte ti porta o' vegliaturo. - dice la voce, chissà da dove viene.

Non vorresti crederle, sei diffidente, ma la ruota del timone è docile come non è mai stata, segue la pressione delle dita e poi si arresta, in attesa del tuo richiamo. Metà della strada è fatta, la luna illumina quello che rimane, è quasi mezzanotte, forse una birra in porto ancora te la bevi.

E allora pluf, le vele d'improvviso penzolano inerti, la barca continua rallentando piano piano, tra pochi istanti sarà ferma, immobile sul mare liscio. O' vegliaturo ti ha fatto scemo un'altra volta! (©carlobertorello2024)



## STORIE DI NAUFRAGI

*Giovanni Mulas, sardo DOC, ha ricostruito per noi la storia di un tragico e triste naufragio della seconda metà dell'Ottocento avvenuto nelle Bocche di Bonifacio alla fregata francese "Sémillante" con la perdita della nave e dell'intero equipaggio di 695 uomini. Con questa storia intendiamo onorare la memoria di tutti i marinai in ogni tempo caduti in mare.*

# IL DISASTROSO NAUFRAGIO DELLA *SÉMILLANTE*

GIOVANNI MULAS

Il 15 febbraio 1855 nella Corsica meridionale presso l'isola di Lavezzi sulle Bocche di Bonifacio naufragava inesorabilmente la fregata *Sémillante* (*immagine*). Le circostanze del disastroso destino di questa gloriosa imbarcazione sono oramai ben note grazie ai molti contributi di autori diversi che nel tempo hanno concentrato il proprio interesse intorno alla scomparsa di questa nave e del suo equipaggio. Tra le numerose pubblicazioni vogliamo ricordare, in particolare, il racconto *L'agonie de la Sémillante* scritto da Alphonse Dudet, comparso per la prima volta in *L'Événement* del 7 ottobre 1866 e raccolto nel 1869 all'interno delle *Lettres de mon mulin*. E inoltre, più di recente, il prezioso contributo di



Giancarlo Tusceri, Pascal, mon amie. Il naufragio de «*La Sémillante*», pubblicato nel 2021 dalla casa editrice Taphros. La *Sémillante* era una fregata di prima classe costruita a Tolone nel 1820 e rappresentava una delle più forti unità della marina di guerra francese. Partita dal porto di Tolone il 14 febbraio 1855, con destinazione Odessa in Crimea, aveva il compito di portare aiuti all'esercito francese in guerra. Sotto il comando del Capitano di Fregata Gabriel Auguste Jugan, la mattina del 15 febbraio 1855, mentre tentava di attraversare le Bocche di Bonifacio, l'imbarcazione fu sorpresa da una tempesta e alle ore 12.00 circa si schiantò sugli scogli ad ovest dell'isola di Lavezzi tra la Corsica e la Sardegna. Nel naufragio perirono 695 uomini: 560 corpi vennero raccolti presso due cimiteri sull'isola di Lavezzi mentre 32 furono sepolti altrove. Alcuni cadaveri

vennero recuperati a Bonifacio e a La Maddalena, altri nella Corsica meridionale, a distanza di quaranta chilometri dal luogo del naufragio, in località Pianotolli-Caldarello; molti purtroppo mai ritrovati. Qualche giorno dopo il naufragio l'amministrazione della marina prescrive lo studio dei lavori da eseguire, in ossequio alla memoria dei caduti e delle loro disperse membra. Questi lavori prevedevano l'allestimento dei due cimiteri marini di Furcone e di Briquet dedicati al pietoso compito di conservare le spoglie dei naufraghi.





***Luogo del sinistro della fregata Sémillante.***

Ciascuno dei due cimiteri doveva essere recinto da un semplice muro di chiusura che avrebbe preservato le sepolture dalla dispersione. Agli angoli del recinto si elevavano solo due piramidi sormontate da una croce, in modo tale da conferire a ciascuna tomba un'estrema semplice dignità.



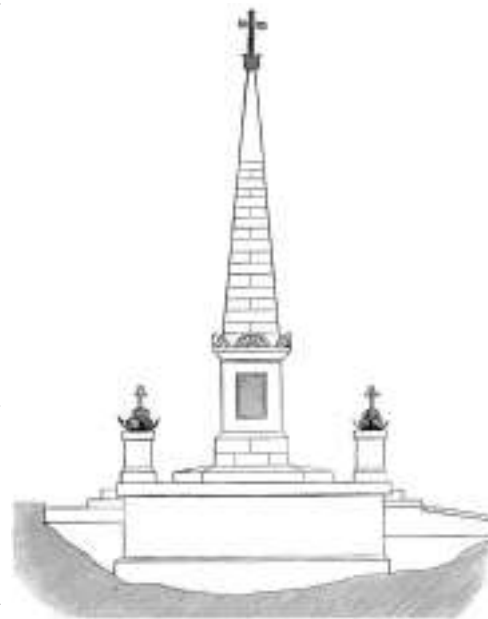
***Cimitero di Forcone.***

Nel cimitero di Forcone una lastra indica il luogo dove è sepolto il cappellano della fregata. Una piccola cappella aperta è stata costruita, in prossimità dell'ingresso in modo tale che ciascuno possa rendere omaggio regolarmente alla celebrazione dell'anniversario del naufragio e che sia possibile celebrare una messa nel luogo stesso del triste evento.



***Cimitero di Briquet.***

Il cimitero di Briquet racchiude le spoglie mortali del comandante Jugan, riconosciuto con certezza e deposto in una distinta fossa. Una lapide copre la sepoltura isolata da una inferriata che reca incorniciata una targa commemorativa inviata dalla famiglia del defunto. Infine sulla sommità dell'isolotto di Briquet, ai cui piedi si è inabissato il naviglio, è stata eretta una piramide alta quattordici metri. Questi distinti monumenti che uniscono insieme la semplicità e il decoro vengono realizzati per volontà e in base a un progetto eseguito sotto la direzione del Capitano del Genio Farjas. La consacrazione funeraria non è stata l'unica testimonianza della partecipazione pubblica che si è manifestata in tutta la Francia per questo doloroso evento. Sono difatti pervenute spontaneamente anche numerose sottoscrizioni in favore delle famiglie che in poche settimane hanno consentito la raccolta di un cospicuo e considerevole contributo in denaro. Per questo viene immediatamente istituita una commissione mista con l'incarico di distribuire le somme raccolte. La ripartizione di questi contributi viene così distribuita equamente alle famiglie che, in particolare le più bisognose, avrebbero potuto così godere del sollievo dalla propria misera condizione. La perdita della fregata



**Monumento alla *Sémillante*.**

*Sémillante* risultò una delle più dolorose perdite che la marina francese ebbe a sopportare durante la Guerra d'Oriente, sia in termini materiali che umani. Ci si accorse del naufragio dal ritrovamento di qualche resto, di un cappello da marinaio e di alcuni oggetti dell'equipaggiamento militare intorno all'isolotto di Lavezzi, situato a ovest dell'ingresso delle Bocche di Bonifacio, dove alcuni pescatori segnalavano questi oggetti. Le ricerche furono continuate a cura dell'autorità marittima, della dogana e del comandante del porto di Bonifacio. Malauguratamente le ricerche non risultarono immediatamente fruttuose per cui si dovette richiedere l'intervento di alcune imbarcazioni, la corvetta *Averne*, comandata dal luogotenente Bourbeau e di due imbarcazioni annesse, la bilancella *Aigle n° 1*, comandata dal capo Drago, secondo maestro di manovra, e la bilancella *Aigle n° 2*, comandata sempre dal capo Drago. Questo per consentire di continuare le ricerche e raccogliere gli eventuali naufraghi rifugiati sulle altre isole oppure individuare le spoglie delle vittime o qualche altra informazione su questa orribile catastrofe. Il Luogotenente di vascello Bourbeau, comandante della corvetta a vapore stazionaria *Averne*, ricevette dall'autorità militare di Tolone l'incarico dell'inchiesta amministrativa a seguito del naufragio. In quel periodo l'*Averne* si trovava a Livorno; su ordine delle autorità marittime questa imbarcazione lascia il porto il 28 febbraio e arriva il 1° marzo all'isola di Lavezzi, dopo avere fatto scalo a Porto Vecchio. Immediatamente dopo il suo arrivo sul luogo del sinistro, il luogotenente di vascello Bourbeau invia il 2 marzo al Prefetto Marittimo di Tolone il seguente rapporto, comparso nella raccolta della Bibliothèque des merveilles, *Les naufrages célèbres*, pubblicata dalla Libreria Hachette di Parigi nel 1872.

“Ammiraglio, l'*Averne*, partito da Livorno il 28 febbraio, il mattino del 1° marzo ha toccato Porto Vecchio per raccogliere notizie ed è arrivato lo stesso giorno, verso mezzogiorno all'isolotto di Lavezzi sul quale, il fatto è oggi malauguratamente troppo certo, si è perduta la fregata *Sémillante*. Lo spettacolo che offre questa costa è straziante e dà una terribile idea della furia dell'uragano che ha ridotto in pezzi così piccoli un bastimento di questa forza, portato a delle altezze considerevoli alcuni tronconi dei suoi alberi, e preso delle porzioni della nave sparpagliandole a distanza in molte direzioni facendole passare al di sopra di punti rocciosi elevati diversi metri sul livello del mare. Io ho innanzitutto visitato con l'imbarcazione le diverse calette dove si trovano i resti principali; poi ho fatto il giro dell'isola guidato dal capo della bilancella *Aigle n° 1* che ho trovato sul posto. Bisogna, io temo, Ammiraglio, perdere ogni speranza di ritrovare ormai qualcuno degli sfortunati che erano a bordo, e ugualmente riuscire a conoscere esattamente il momento del sinistro e le circostanze che lo hanno causato. Nella giornata del 15 febbraio, un uragano dalla parte Ovest-Sud-Ovest, come neanche i vecchi marinai del paese si ricordano di avere mai visto, è scoppiato nelle bocche di Bonifacio ed è durato dalle cinque del mattino fino alla mezzanotte, più o meno costantemente con la stessa violenza. Nella

città, la maggior parte dei tetti delle case sono stati portati via; una casa è crollata, facendo un morto e due feriti. Un doganiere di servizio sulla banchina è stata gettato in mare dalla violenza del vento e, per soccorrerlo, il secondo maestro di manovra Aimò, proprietario della bilancella *Aigle n° 1*, si è dovuto coricare a pancia piatta per tendergli la mano senza essere trascinato anche lui. Voi avrete un'idea esatta di questa tormentata, Ammiraglio, quando saprete che lo spruzzo passava al di sopra della elevata falesia sulla quale è costruita la città di Bonifacio e arrivava a riversarsi nel porto. A una distanza di due leghe, la campagna è stata coperta di sale, l'atmosfera non permetteva di vedere a una distanza di dieci passi. Io non esagero niente, Ammiraglio. Il Signor Piras François, vecchio di 75 anni, sindaco di Bonifacio, vecchio capitano di lungo corso, che ha a lungo navigato in questi paraggi e la cui opinione è molto autorevole, mi ha dichiarato che nessuna fregata avrebbe potuto affrontare la traversata tenendo testa a una simile tempesta. È in queste fatali circostanze che la *Sémillante* ha urtato nelle bocche di Bonifacio. Durante il giorno? Durante la notte? Il fatto è che nessuno ha ancora potuto sapere e ciò che nessuno sicuramente non saprà mai. Spinta da questa tempesta da Ovest-Sud-Ovest, la fregata ha dovuto colpire sulla parte Sud-Ovest dell'isola di Lavezzi; è lì in effetti che si trovano soprattutto alcuni tronconi degli alberi e di pennoni spezzati a galla e trattenuti in questa posizione da un intreccio di corde fissate al fondo. In mezzo a questi tronconi si trova anche un pezzo dello scafo della fregata che sembrerebbe provenire dalla parte compresa tra il porta-tiranti del trinchetto e il galleggiamento; lì c'è un oblò. Poi tutta la parte Sud dell'isola è disseminata di detriti minori e di pezzi dello scafo che non hanno alcun valore. Solo quattro mortai si intravedono sul fondo a circa quattro metri di profondità; si potrà recuperarli. Il 1° marzo, è stata ritrovata anche una vela da barca sulla quale si vede scritto: *Sémillante*, yole n° 1. Fino ad oggi, sono stati ritrovati solo tre corpi che sono sembrati appartenere a un marinaio, a un soldato e a un caporale; sono stati seppelliti nell'isola. Dopo avere riconosciuto questo stato di cose, ho lasciato sul posto il Signor Farines, sottotenente di vascello, con le due bilancelle, la grande scialuppa, una baleniera e un canotto, attrezzature, tutti gli attrezzi di carpentiere e 35 uomini per operare il salvataggio e condurre tutte le ricerche che possano portare alla scoperta di nuovi rottami o di nuovi cadaveri.”

Il 6 marzo seguente, il luogotenente di vascello Bourbeau inviava all'Ammiraglio un nuovo rapporto in questi termini:

“Ammiraglio, lasciando un ufficiale sull'isola di Lavezzi, tra le istruzioni che gli ho dato, la più urgente di tutte è stata quella di ricercare in primo luogo e con la più grande cura i cadaveri degli sfortunati che sono periti nel naufragio della *Sémillante*, al fine di preservarli il più presto possibile da ogni deterioramento e di

fare scomparire immediatamente un tale doloroso spettacolo.

L'esecuzione dei miei ordini ha favorito la scoperta di 60 cadaveri, la maggior parte nudi; questi sfortunati avevano avuto il tempo di spogliarsi al fine di poter lottare più facilmente contro la morte. Essi sono per lo più tutti irriconoscibili; tra loro, tuttavia, è sembrato di riconoscere un prete in base alla veste nera che ancora indossava. Il corpo del Signor comandante Jugan è stato ritrovato e unico riconosciuto con certezza. Era in uniforme, e anche senza quella, Ammiraglio, egli era facilmente riconoscibile da una deformazione di uno



*La cappella del cimitero di Lavezzi.*

dei piedi. Gli sono state dedicate particolari cure; è stato messo in una bara con due coperture e la croce che sormonta i suoi resti reca un'iscrizione. Quando nuovi cadaveri vengono scoperti essi sono avvolti con cura in una coperta, questo li preserva da ulteriori oltraggi impedendo qualsiasi deformazione, poi vengono collocati su una barella e condotti nel luogo designato dove una fossa particolare li accoglie immediatamente. Una croce è collocata su ciascuna fossa. L'abbondanza di cadaveri che viene trovata in ogni momento, e che sono in stato di putrefazione, e le difficoltà del trasporto ci hanno costretti ad aprire un secondo cimitero. Questi compiti erano duri da adempiere per i miei poveri marinai; molti sono rimasti talmente impressionati da non potere più continuare questo servizio; altri non riescono se non piangendo a dirotto. Il salvataggio dei rottami non si può

più fare, i miei uomini sono a mala pena sufficienti per la ricerca e il trasporto dei cadaveri e al lavoro difficile che comportano queste fosse profonde, non avendo i mezzi necessari per questo genere di lavoro. Per tutte queste ragioni, Ammiraglio, ho creduto di dovere pregare il comandante della piazza di volermi gentilmente mettere a disposizione un distaccamento di 50 uomini, cosa che mi è stata accordata con una tale sollecitudine che non posso non segnalarvi. Io ho pensato, Ammiraglio, che a queste cure materiali non dovrebbero limitarsi i miei doveri e che i ministri religiosi debbano essere pregati di invocare la benedizione celeste sulle spoglie di tutte queste sfortunate vittime e di benedire la terra che ricopre i loro resti. Io non ho che un desiderio da esprimere a questo riguardo e i Signori curati della alta e della bassa città non hanno voluto concedere a nessuno la cura di compiere questa pietosa missione. Domenica mattina, 4 marzo, l'*Averne* è partita da Bonifacio, trasportando ai Lavezzi i Signori curati, il Signor giudice di pace con il suo cancelliere, cinquanta soldati, due caporali, un sergente e un ufficiale, il sotto luogotenente Boyer. Il distaccamento è sbarcato e due ore dopo era perfettamente accampato al riparo delle solide tende costruite con le vele dell'*Averne* e con le cure del suo equipaggio. A mezzogiorno la cerimonia religiosa ha avuto luogo ed è stata data l'assoluzione. Tutto il mondo ha assistito con il più profondo raccoglimento. Io non ho ancora deciso a proposito, Ammiraglio, di far rendere gli onori militari; tutti i giorni si raccolgono dei nuovi cadaveri ed io ho voluto attendere i vostri ordini a questo riguardo. Quando voi giudicherete che il momento sia arrivato, io penso che tutto il clero di Bonifacio sarà disposto a recarsi ai Lavezzi così come molte persone della città. Queste cure non mi fanno trascurare la parte materiale del salvataggio, Ammiraglio, ma i venti che regnano in questi paraggi con una tale violenza in questa stagione sono tali da rendere qualsiasi operazione difficile, bisogna attendere la calma e io non ne ho ancora avuta. Mi sono messo e mi tengo in contatto con il Signor incaricato del Registro marittimo di Bonifacio per la verifica e l'inventario degli oggetti salvati, anche se il valore sembra in realtà molto esiguo. Il numeroso personale che si trova attualmente sull'isola di Lavezzi mi ha indotto a distaccarvi il Signor chirurgo maggiore dell'*Averne* poiché i suoi servizi potrebbero essere molto utili qui nel caso dovesse capitare qualche incidente durante le operazioni di salvataggio.”

Infine, il luogotenente di vascello Bourbeau terminava la sua indagine con un ultimo rapporto del 13 marzo nel quale diceva:

“Ammiraglio, dopo avere preso le disposizioni con le quali ho avuto l'onore di intrattenermi con le mie lettere del 2 e del 6 di questo mese, e in conformità con i vostri ordini, io mi sono recato in Sardegna a Longo Sardo e a La Maddalena per cercare di raccogliere qualche informazione sullo spaventoso naufragio che ha afflitto la Marina imperiale. Dovunque, in Sardegna come in Corsica, io trovo molte supposizioni, ma di fatto nulla di certo. Tutto il mondo è d'accordo sulla furia senza precedenti dell'uragano del 15 febbraio che, in questi paraggi, ha provocato ovunque i più grandi danni, sollevate le coperture delle case, strappati alberi secolari e che non permetteva alle persone di potere uscire dalle proprie case costrette come da un muro. Questo uragano soffiava da Ovest-Sud-Ovest; le bocche di Bonifacio presentavano oramai solo un immenso sfascio nel quale non si riusciva più a distinguere nulla; non c'erano più né passaggi né rocce; di notte come di giorno, era impossibile riconoscersi. Il mare era talmente scatenato e gli spruzzi così spessi ed elevati che la *Sémillante* ne risultava coperta per una grande altezza e inondata senza che nessuna persona a bordo potesse distinguere la punta del bompresso. Non c'era al mondo una fregata capace di resistere a una così terribile tempesta, e qualunque bastimento avesse forzato per attraversare questi passaggi così pericolosi sarebbe stato destinato a una sicura sconfitta durante questa tormenta. Ho interrogato molta gente in Sardegna, comandanti militari e civili, funzionari consolari, capitani di porto, guardiani di faro, etc. Ecco l'unica notizia che ho potuto raccogliere: Il capo del faro di La Testa mi ha dichiarato che il 15 febbraio, verso le undici del mattino, una fregata della quale lui non riusciva a comprendere la manovra, il che gli aveva fatto supporre che fosse in avaria il timone, procedeva senza vele, dalla parte Nord-Ovest, dirigendosi verso la spiaggia di Rena Maggiore vicino Capo Testa, tanto che egli pensava che si sarebbe infranta, avendo visto issare la sua trinchetta e andare sul babordo affacciandosi sulle bocche dove era impossibile scorgere l'orizzonte. Voi direte senza dubbio, Ammiraglio, che questa dichiarazione assomiglia a quella del pastore di Lavezzi e che entrambe sono sufficientemente valide per potere fissare il momento del sinistro verso mezzogiorno del 15 febbraio. Tuttavia, il guardiano di La Testa, in una dichiarazione fatta ad altre persone, aveva in precedenza dichiarato che si

trattava di una fregata a vapore. Quando io ho insistito su questa differenza, egli mi ha risposto, ciò che non poteva purtroppo essere così vero, che non era possibile distinguere nulla e solo a breve distanza e solo di conseguenza dell'altezza del faro. Il mare era talmente agitato che i vetri del faro di La Testa erano coperti da una fitta coltre di sale che non consentiva di fare distinzioni. Non era diverso a Razzoli. Alla Maddalena, io non potuto avere alcuna notizia; non se ne sapeva nulla; i guardiani del faro di Razzoli non avevano visto niente. Ma ho raccolto una testimonianza ben preziosa in questa dolorosa circostanza. È quella del Signor capitano di Vascello inglese Daniel Roberts, ritiratosi da più di dieci anni a la Maddalena, che mi ha confermato a più riprese che, nel corso di una lunga e intensa carriera, in nessun posto, sotto nessuna latitudine, egli non aveva mai sentito, avuto prova di niente che potesse somigliare alla furia dell'uragano che ha colpito le Bocche di Bonifacio il 15 febbraio. Sulla costa della Sardegna, non è stato trovato del resto nessun rottame, né tracce, né resti del naufragio. Nel caso in cui i cadaveri di qualche sfortunato naufrago vengano ritrovati, le autorità civili e militari e i nostri agenti consolari mi hanno promesso che li faranno raccogliere e seppellire, e che immediatamente sarò avvisato. Sarò avvertito anche del ritrovamento di rottami. Costretto dal mal tempo a restare a La Maddalena ventiquattro ore in più del previsto, ho approfittato per completare il mio carico di carbone nel deposito che qui mantiene il governo sardo. Credo di dovervi rendere conto che ho trovato a La Maddalena, da parte di tutte le autorità del paese, l'accoglienza più amicale e la collaborazione più premurosa. Dalla Maddalena, io mi sono recato a Lavezzi e lì, passato il primo momento di dolore, ho trovato tutti, ufficiali, soldati e marinai occupati a fare coraggiosamente il proprio difficile dovere. Spero di non eccedere appellandomi alla vostra benevola attenzione verso tutte queste brave persone. È stata già data sepoltura a 170 cadaveri, altri 40 potranno essere raccolti, ho il cuore infranto. Lo spettacolo che offre la parte sud dell'isola di Lavezzi, dove si trovano molte calette che non sono indicate nella carta del Signor de Hells, e nelle quali sono dispersi i rottami della *Sémillante*, è qualcosa di terribilmente doloroso, e ci vorrebbe una penna più esperta della mia per poterlo descrivere. È là che, seguendo i venti dominanti, questi sfortunati cadaveri compaiono a gruppi, tutti in uno stato orribile; l'aria ne è infestata. Io credo di non dover trascurare di segnalarvi un fatto che sicuramente non vi sarà sfuggito, fatto piuttosto semplice in sé stesso, quello dell'adempimento a un dovere sacro ma che non è meno onorevole per lo sfortunato capitano Jugan e per il corpo della Marina imperiale. Solo sui 250 cadaveri seppelliti fino a questo momento, il corpo del capitano Jugan è stato ritrovato più o meno intatto e perfettamente riconoscibile; questo stato di conservazione è dovuto al cappotto dell'uniforme nel quale è stato ritrovato e che era interamente abbottonato. Tutti gli altri cadaveri erano in gran parte nudi. La morte ha dunque trovato il bravo e sfortunato capitano mentre svolgeva coraggiosamente il proprio dovere lottando fino all'ultimo momento per gli altri senza pensare a sé stesso.

Ecco l'iscrizione che ho fatto mettere sulla sua tomba:

Qui giace  
G. JUGAN, Capitano di fregata  
Comandante della *Sémillante*  
Naufragato il 15 febbraio 1855.  
Lavezzi, 5 marzo 1855.

Ciascuna tomba è sormontata da una croce, e due croci fatte con i rottami delle punte esterne della fregata sono posizionate in testa ai due cimiteri situati uno a Ovest e l'altro a Est dell'isola. L'apertura di questi due cimiteri è stata resa necessaria per evitare un trasporto lungo e difficile tra le rocce scoscese e anche per misura sanitaria.

*Il luogotenente di vascello*  
*Comandante dell'Averne*  
*BOURBEAU*

## RICORDO DI ANTONIO FIORENTINO, PROF D'INGEGNERIA NAVALE E VELISTA

Il “Centro Studi” della Lega Navale Italiana che lo ha avuto tra i suoi estimatori e sostenitori, volendo lasciare alla storia, suo specifico obiettivo, un ricordo di quello che è stato per Napoli e per l’Università Federico II un simbolo dell’ingegneria navale, ha contattato alcuni dei suoi più affezionati alunni per raccogliere qualche particolare inedito sulla sua figura di brillante docente e di grande amatore e praticante dello sport velico.

È stato anche un uomo estremamente colto e super attivo, . . . una “bomba atomica” come lo ha affettuosamente definito Carlo Bertorello (affermando Architetto e Ingegnere Navale, Prof. Associato Ship Design presso Università Federico II di Napoli).

Ne è venuto fuori un profilo straordinario che orgogliosamente pubblichiamo, ringraziando tutti quelli che, per iscritto e verbalmente hanno contribuito a

cominciare dal figlio Mario che ci ha inviato la seguente foto della barca *Tuquoque* con la quale, il prof ed il suo equipaggio goliardico hanno tra l'altro vinto la storica Regate dei Tre Golfi del 1985.

(Redazione)





## **RICORDO DEL PROF FIORENTINO di Admeto Verde (Ingegnere Navale).**

Non è facile trovare le parole giuste quando si deve scrivere di una personalità come quella del professor Antonio Fiorentino. Si ambisce a voler darne il ricordo migliore, la descrizione migliore, e sempre si rimane insoddisfatti del risultato.

Non fui suo allievo, almeno nel senso burocratico del termine. Il piano di studi imponeva delle scelte, e io feci una selezione spinto più che altro dal richiamo delle materie. Ma già avevo avuto modo di conoscerne e di apprezzarne il valore, le doti umane e professionali, alle riunioni dell'Associazione di Tecnica Navale («Atena») cui noi studenti venivamo invitati e incoraggiati a frequentare. E credo che altri studenti, invece, abbiano scelto di frequentare il corso di Automazione Navale spinti proprio dal richiamo della sua figura. Una personalità che, come già accennato, trovava la sua migliore espressione, oltre che nel campo didattico e professionale, anche nell'attività associativa che lo vedeva attivissimo nell'Atena, dove ricoprì le cariche di presidente sia della sezione napoletana che dell'istituzione intera, a livello nazionale, e il cui testimone è stato raccolto dall'ing. Alberto Moroso, degno successore e rappresentante della scuola ingegneristica napoletana.

Anche nel campo più propriamente istituzionale è d'uopo ricordare che per lunghi anni il professor Fiorentino è stato presidente del consiglio di corso di laurea in ingegneria navale e meccanica.

La nostra amicizia fu rinsaldata da una gita d'istruzione che nel 1991 (*foto in basso*) il dipartimento di ingegneria navale organizzò a Messina, a cui furono aperte le porte anche ai già laureati, così che insieme ad altri amici potei infiltrarmi. Così conobbi ancora più a fondo la sua personalità poliedrica e le sue doti di organizzatore e di anfitrione. A noi studenti dava del tu e ci chiamava col nome di battesimo, cosa che ci gratificava moltissimo, in quanto avvertivamo la sua vicinanza e la sua partecipazione. Con lui sapevi di non essere solo un cognome associato a una matricola.

Siamo rimasti sempre in contatto, ci siamo incrociati anche nell'attività professionale, ma dove mi piace ricordarlo è nell'aspetto culturale. Era un grande appassionato di musica, sostenitore del Teatro San Carlo, egli stesso musicista: spesso quando ci incontravamo a qualche riunione e se l'oratore non era particolarmente trascinate finivamo a parlottere di musica classica, e gli sarò sempre riconoscente per quando sostenne in modo perentorio che la migliore esecuzione della settima sinfonia di Beethoven fosse quella diretta da Carlos Kleiber. Spinto dalla curiosità riuscii ad acquistare un 33 giri (fortunatamente sono di nuovo in commercio) e rimasi travolto dall'ascolto. Quando poi mi disse che trovava asettico Simon Rattle, toccai il cielo con un dito, perché voleva dire che le mie impressioni non erano quelle di un completo ignorante in musica.



Per ultimo, come non ricordare il suo interesse per la storia della tecnica e dell'ingegneria, dove sapeva coniugare rigore scientifico e curiosità del conoscere. Mi viene in mente la serata organizzata dal CSTN per i 150 anni dalla nascita di Giovanni A. Pattison, dove entrambi partecipammo con due interventi separati ma legati dallo stesso filo della continuità storica. E di quell'evento stese la premessa al preziosissimo volumetto curato dall'infaticabile Paolo Rastrelli, al quale va il mio ringraziamento per aver voluto che partecipassi a questo ricordo.

## IL PROF FIORENTINO VELISTA di Joseph Wembagher (Ingegnere Navale)

Alcuni ricordi da condividere in merito alle esperienze veliche con Fiorentino.

L'avvicinamento alla vela agonistica del Prof iniziò nella prima metà degli anni 70' con un Brigand 9,50 del cantiere CIMA, denominata **MALEC** le iniziali dei suoi 4 figli, (MA)rio, (L)ucio, (E)milia, (C)ristiana. La barca . . . "non si muoveva da terra", assolutamente non competitiva, scafo pesante, velatura vecchia e sformata.

Tuttavia ci divertivamo sia in allenamento che in regata.

Quando verso il 1975 mi unii all'equipaggio come Skipper, l'equipaggio era costituito dagli "anziani" : il Prof e da Guido Andalo' (anche lui Ing. Navale, libero professionista) . . . e . . . da noi "giovani", tutti allievi del prof alla facoltà di ingegneria meccanica/navale: da me stesso, da Guido Boccadamo (oggi prof ordinario nel dipartimento di ingegneria navale) e da un guardiamarina del genio navale di cui non ricordo il nome e che ha continuato la carriera militare e di cui abbiamo perso le tracce.

In aggiunta si stava piano piano appassionando alla vela ed alle regate anche il figlio Lucio, poi tragicamente scomparso.

Partecipavamo con regolarità al campionato invernale ed altrettanto regolarmente arrivavamo tra gli ultimi con notevoli distacchi.

Però ci fu una domenica memorabile nell'inverno del 1974 o 75.

Regata Castel dell'Ovo -> Veruce -> Gaiola ->, Castel dell'Ovo.

Partenza a metà mattinata con bonaccetta dai quadranti meridionali. La flotta puntò decisamente verso Torre del Greco/Castellamare per prendere eventuali refole di scirocco. Tuttavia noi ci accorgemmo visivamente (allora non esisteva strumentazione per meteo e comunque ovviamente il Brigand ne era sprovvisto) che dal primo quadrante (Ponente, Maestrale) si intravedevano segni di schiarite . . . puntammo decisamente al largo della Gaiola ed improvvisamente si alzò un maestrale di oltre 20 nodi . . . alzammo subito lo SPI ed in pochi minuti iniziammo a volare verso il Veruce, una galoppata di 3 ore prendendo diverse miglia di vantaggio su tutta la flotta che arrancava dall'altra parte del golfo in attesa di prendere il maestrale.

Il Brigand fece la sua parte . . . resistendo con stoica "determinazione" a sforzi che penso non abbia mai prima affrontato . . . nonostante pagavamo un paio di miglia di velocità soprattutto di bolina, resistemmo durante la bolina a mura a sinistra dal Veruce alla Gaiola e . . . poi volammo di nuovo con lo SPI verso il Castel dell'Ovo . . . vincendo la prima ed unica regata con il Brigand.

Dopo il Brigand, il prof, sempre più appassionato alle regate, fece progettare e costruire da Mino Simeone un 3/4 Ton, denominato "**TUQUOQUE**".

Un gioiellino costruito da Mino in un cantiere a Barra "manualmente" e con passione maniacale, in compensato marino. La barca camminava bene ed era competitiva.

Tuttavia quando fu messa a mare io avevo terminato gli studi di ingegneria (Fiorentino fu il relatore della tesi di laurea che presentammo insieme io e Guido Boccadamo, progettazione di una nave **RORO**) e nel frattempo mi ero trasferito negli USA per proseguire gli studi d'ingegneria.

Tuttavia ebbi l'opportunità di partecipare ad alcune regate con "**TUQUOQUE**" durante le vacanze estive in Italia, tra cui la TRE GOLFI del 1985 che vinse con al timone Nino Maglione.

Dopo "**TUQUOQUE**" Simeone progettò e costruì per il Prof un altro 3/4 Tonner denominato **STRADIVARI** su cui non ho mai navigato ma, per quanto mi risulta meno veloce e competitivo di "**TUQUOQUE**".



*Il Prof. Antonio Fiorentino durante il suo intervento al CSTN in ricordo di G. A. Pattison.*

## **RICORDO DEL PROF FIORENTINO di Antonio Maglione (Ingegnere Navale)**

L'ing. Antonio Maglione, cresciuto nella scuola di vela di Torre del Greco, è lo skipper-armatore vincitore nel 2021 della Regata dell'Accademia Navale, la RAN 630 Double Handed a bordo del suo Grand Soleil 40 **Blus**. Intervistato dalla rivista dell'UVAI così a risposto alla domanda:

**“Come sei arrivato all'Altura?”**

*Me l'ha fatta conoscere il prof. Antonio Fiorentino mio docente di ingegneria navale (un appassionato velista e armatore) con il quale feci una tesi su una nave da carico a vela ancora oggi innovativa per le soluzioni tecniche proposte, nulla a che vedere con i velieri. Dopo la laurea il destino lavorativo mi portò a diventare progettista aeronautico. Tuttavia nel maggio 1985 il prof. Fiorentino mi chiamò per fare la Tre Golfi su “**TuQuoque**”, il suo Minaldo Three Quarter Tonner. Quella Tre Golfi è stata per me l'esperienza fondante per l'Altura, di cui ricordo ogni singolo miglio: dalla partenza a mezzanotte da Santa Lucia sotto le fotoelettriche al bordeggiamento, sniffando l'aria dei profumatissimi refoli della termica notturna che calava dalle alture di Capri; il giro dell'isolotto di Santo Stefano e il ritorno planando nel maestrale verso Monte di Procida atterrando di nuovo a Santa Lucia. Con un equipaggio di dilettanti ventenni (più il prof.) vincemmo la Tre Golfi in 47 ore e mezza, avrò lasciato il timone per non più di un paio d'ore!*



***I-9765 “Tuquoque” 3/4 tonner, armatore Prof Fiorentino, progettista Mino Simeone.***

***Si ringraziano per la collaborazione: Roberto Balestrieri, Carlo Bertorello, Mario Fiorentino, Antonio Maglione, Alberto Moroso, Claudio Pensa, Admeto Verde, Joseph Wembagher.***

***N.B. Ulteriori notizie sul Prof. Fiorentino saranno gradite per completare la sua storia. Scrivere a [redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it)***

## NOTE STORICHE SULLA MARINERIA TORRESE

Terzo capitolo della marineria torrese. (precedenti: vedi Notiziario CSTN n° 137 gen. 2024; n° 138 feb. 2024)

### LA NAVE GOLETTA “MARIA DEL BUON CONSIGLIO”

CIRO ANTONIO ALTIERO



In questa bella foto (copertina del volume “Navi e Armatori di Torre del Greco”) possiamo ammirare il veliero “*Maria del Buon Consiglio*” sullo scalo di costruzione pronto per il varo avvenuto il 31 luglio 1915. Il bastimento era armato a nave goletta (in gergo marinaresco detto anche “Barcabestia”), aveva una lunghezza fuori tutto di quasi 38 metri e ed una portata di 250 tsl.

Il veliero venne costruito sull’antico scalo della “Scarpetta”, dove oggi ha sede il cantiere della “Nautica Massa”, ovvero alle spalle dell’edificio dove ha sede il Circolo Nautico Torre del Greco.

La nave goletta era un classico tre alberi in legno con bompresso costruito dai maestri d'ascia torresi; l'albero di proravia detto albero di trinchetto era armato con vele quadre, mentre l'albero di maestra, al centro, e l'albero di mezzana, a poppavia, erano armati con vele auriche ovvero randa e controranda. Sull'albero di bompresso (posizionato sull'estremità della prua) venivano inferiti fiocco e controfiocco. Va specificato che si faceva uso anche di vele di straglio, per aumentare la superficie velica del bastimento e quindi la velocità.

Nella foto, un buon osservatore, oltre ad apprezzare la bella linea del bastimento dotato di una discreta insellatura, noterà il gran pavese issato per l'occasione e potrà leggere nel guidone a riva dell'albero di trinchetto il nome dell'armatore "Villano" e nel guidone a riva dell'albero di maestra il nome del veliero "*Maria del Buon Consiglio*". Nell'immagine si può notare ancora la numerosa popolazione che era sempre presente in massa al varo dei velieri. In primo piano donne e bambini: normalmente mogli e figli dei maestri carpentieri che vivevano in simbiosi con il cantiere navale.

A quel tempo il varo avveniva quasi sempre di domenica oppure in un giorno festivo ed era un momento di aggregazione cittadino poiché non vi erano solo le persone interessate direttamente all'evento (armatore, soci, familiari, manovali ecc.).

La nave goletta era un veliero molto apprezzato, sia per la sua capacità di carico sia per la sua buona velocità; eccelleva nell'andatura di bolina.. Difatti molte richieste, di questa tipologia di naviglio, giunsero ai cantieri di Torre del Greco anche da armatori fuori regione, principalmente siciliani.

La famiglia Villano acquisì buona parte dei carati del veliero; Gennaro, la sorella Michela e lo zio Pietroandrea (foto) avevano 4 e 4/5 carati ciascuno, mentre i rimanenti carati erano dei soci Vincenzo Di Maio e Luigi Luise.

Il veliero fu iscritto, il 7 settembre del 1915, nel registro dei velieri del Compartimento marittimo di Torre del Greco al numero di matricola 851 e Gennaro Villano venne nominato dagli altri soci armatore.

La vita del bastimento purtroppo fu molto breve, difatti il veliero naufragò il 22 dicembre 1917 a causa di una tempesta a largo del porto di Tarragona (Spagna).

Nella loro vita armatoriale la famiglia Villano acquisì fra il 1886 e il 1927 ben dieci velieri, l'ultimo fu la nave goletta "Marco" tenuta in armamento fino al giugno del 1927.



*(foto a sn.) Una bella foto della NG Marco di 350tsl varata nei cantieri di Castellammare di Stabia.*



*(foto a ds) Porto di Segna, attuale Senj in Croazia. 5 maggio 1926, la NG Marco ormeggiata di fianco alla banchina insieme alla NG Cuore di Gesù di proprietà dell'armatore torrese Tandurella.*

## IMPRESE MARINARESICHE

*Il fattivo Presidente della Sezione di Vico Equense della Lega Navale Italiana, Peppe Vanacore, che non trascura gli aspetti culturali e storici della sua città, ci ha inviato il racconto di una bella impresa di forza e capacità della mariniera popolare dell'intero arco del Golfo di Napoli, quando nel 1934 da Napoli con 20 barche a remi da pesca con sei vogatori e un capobarca arrivano al centro di Roma risalendo il Tevere per rendere omaggio alla tomba del Milite Ignoto. Una storia che merita di essere ricordata.*

### PEZZI DI STORIA DELLA MARINERERIA EQUENSE

*a cura di PEPPE VANACORE*

“Siamo nella primavera del 1934, in piena era fascista, la propaganda imperversa ma l'idea di raggiungere a remi la capitale dell'impero è geniale, come pure nobile il proposito dei pescatori di rendere omaggio, incolonnati e con i remi in spalla, alla tomba del Milite Ignoto e all'Ara dei Caduti fascisti.

L'idea venne al fiduciario del Circolo fascista rionale di Napoli “Giovanni Luporini”, il camerata Franco Forlenza e fu subito appoggiata dal Consorzio peschereccio campano, si trattò di mettere insieme un gruppo di gozzi e di pescatori in grado di remare da Napoli fino al cuore di Roma, in un pellegrinaggio che fu anche manifestazione di forza e di fede dei lavoratori fascisti.

Il raduno previsto fu a Mergellina, dove confluirono i pescatori vogando sulle loro imbarcazioni, provenienti da ogni marina del Golfo e della Costiera sorrentina, vi presero parte tutti i principali centri marinari: ben quattro equipaggi venivano da Ischia: il gozzo “San Michele” di Sant'Angelo, “Antonio Scannapieco” di Ischia Porto, il “Nazario Sauro” di Lacco Ameno e il gozzo “Pietro Matarese” di Forio, due gozzi da Capri, due da Sorrento, due da Vico Equense e uno rispettivamente dalle marine di Massalubrense, di Piano di Sorrento, di Torre Annunziata, di Torre del Greco, di Procida, di Pozzuoli, e i gozzi dei borghi marinari napoletani di Santa Lucia, della Marinella, di Loreto, di Mergellina.



#### **I gozzi e l'equipaggio di Vico Equense**

Come detto gli equipaggi di Vico Equense erano due: il “Sant' Antonio” (probabilmente gozzo chiamato per l'occasione il “Paturzo Michele” in onore del comandante e giornalista di Piano di Sorrento) con il capo barca Antonio Manganaro e l'equipaggio, composto da Eduardo Cuccurullo, Pasquale Manganaro (detto gallinel), Andrea Cuccurullo, Eduardo Cuccurullo, Gennaro Cuccurullo, Emanuele Sorrentino e Carlo Sorrentino di Umberto.

Il “San Pasquale” con l'equipaggio composto da Luca Manganaro di Giovanni detto (Palatella), Luca Manganaro di Salvatore (detto di Zittella), Ferdinando Sorrentino, Pasquale Cuccurullo, Luigi Cuccurullo detto (Giarrone), Sorrentino Pasquale (detto Garibaldi) Michele Sorrentino detto (o' Capitano).

Aderirono all'appello in tutto 20 barche ognuna composta da sei vogatori ed un capobarca, 140 uomini che andavano dal più esperto 56 anni, il pescatore Vincenzo Doria di Santa Lucia, al più giovane 18 anni, Luigi Trapanese, pescatore di Mergellina.

Si trattava di vogatori formidabili in possesso di una remata lunga ed efficace, non avevano bisogno di affiatamento o di allenamento, ad esempio quelli di Torre Annunziata avevano l'abitudine di spingersi sino nelle acque pescose di Salerno, oppure gli equipaggi di Vico Equense composti da fratelli e cugini: uomini che remavano insieme sin da piccoli, da quando avevano iniziato a prendere un remo in mano.

## Il raduno napoletano

Gli organizzatori non volevano assolutamente che la vogata avesse un carattere di regata o di competizione, gli uomini che prendevano parte all'evento non erano in alcun modo degli sportivi, ma sono degli umili pescatori dai muscoli allenati dalla durissima fatica della pesca.

Tanto il "Gruppo fascista Luporini", rappresentato dai camerati Franco Forlenza e Gennaro Mastrostefano, quanto il Consorzio peschereccio sovvenzionarono i partecipanti con un piccolo contributo economico, ma si guardarono bene dal dare loro suggerimenti per i preparativi: pertanto i venti equipaggi ebbero piena libertà di decorare i gozzi secondo il loro gusto e le loro tradizioni: le loro imbarcazioni avevano colori vivaci: bianco, verde, rosso, giallo, le insegne rappresentavano la secolare storia delle loro marinerie.



Anche i loro metodi di pesca, si rifacevano alle antiche tradizioni, ad esempio alcuni colpivano le spigole e i pesci-spada con lunghe lance, altri usavano pescare a strascico: con la menaide una rete per la pesca di sarde e alici detta "menaita", nella quale il pesce resta imprigionato per la testa o con il metodo del palangaro, detto "palangheso", considerato uno dei sistemi di pesca sul fondo più selettivi: grazie alla grandezza degli ami, altri ancora pescavano facendo uso di "lampare" e uncinando i polipi veraci.

Malgrado il clima della festa, non mancò lo spirito di competizione tra i pescatori, ad esempio vi fu una discussione animata tra uno spavaldo marinaio di Procida e un vecchio e celebre capovoga della Marinella, don Salvatore Granato. Il giovane rivendicava la bravura dei procidani, che uscivano per la pesca con qualunque tempo: don Salvatore riconobbe la bravura degli isolani, ma rammentò loro che il primato toccava ai vecchi lupi della Marinella, che pescavano al buio con la "menaita", con ciò significando che la "lampara" era considerata una mollezza.



A mezzogiorno i 140 vogatori pranzarono a Mergellina, nella trattoria di "Nase 'e cane" (Ciro a Mergellina), famoso ritrovo della Napoli marinara, naturalmente all'aperto, nel frattempo il mare si era già gonfiato sotto il soffocante scirocco, e scrosci d'acqua iniziarono a cadere sui pescatori, che imperterriti continuarono ad avvolgere i rossi vermicelli, tanto più che i compagni di Forio d'Ischia avevano portato dall'isola qualche barile di vino bianco che aggiunse allegria, ad un pranzo già di per se molto

conviviale.

### **La partenza per l'Urbe.**

Poco dopo le 18.00 del 18 maggio, un rimorchiatore di alto mare portò i venti gozzi dall'approdo di Mergellina, alla rotonda Diaz, dove era stato allestito il palco delle autorità, schierati su due file sulla banchina, i pescatori furono passati in rivista dall'ammiraglio Ernesto Burzagli, Comandante del Dipartimento marittimo del Basso Tirreno, il commissario del Comune duca Niutta, consegnò con brevi, commosse parole, al fiduciario Forlenza un messaggio per il governatore di Roma.

### **L'ammiraglio Ernesto Burzagli**

Terminati i convenevoli il megafono diede l'ordine agli equipaggi di occupare i banchi di voga, i pescatori accorsero entusiasti agli scogli, il tempo era diventato pessimo e il marinaio sorrentino Provisiero, con la sua lunga esperienza scuoteva il capo, ma appena l'ammiraglio Burzagli (foto) diede il segnale di partenza, ecco che con impeto i venti gozzi partirono a dispetto del mare grosso, e la folla napoletana li ammirò e dette loro il buon viaggio con una calorosissima dimostrazione di simpatia.

Il gruppo era seguito da un minuscolo motopeschereccio della stazione ittologica di Napoli (Stazione Dohrn), si trattava di un "guscio di noce", a bordo c'erano oltre agli organizzatori, anche tre giornalisti e un medico di cui fortunatamente non ci fu mai bisogno.

Anche per loro fu una dura navigazione, in una delle tappe più tempestose, apparì sulla scia della flottiglia anche un rimorchiatore inviato dalle autorità marittime.

Durante la traversata il tempo peggiorò e fu necessario rassegnarsi a restare una giornata a Pozzuoli, ci fu pioggia e mare grosso; il 19 maggio, alle prime luci dell'alba, rimisero le barche in acqua, c'era "mare lungo", le onde morte rendevano più penosa la navigazione, ma una volta doppiato il Capo Miseno le cose migliorarono, in ciascuna imbarcazione i sei rematori rivolti alla prua, in piedi, s'incurvavano ritmicamente nella vogata, il settimo uomo, brandendo il remo di poppa, ritmava la voga e dirigeva l'imbarcazione.

Il successivo approdo fu Gaeta, dove giunsero alla fine di una dura vogata, per quarantadue miglia in mare aperto, si racconta che giunti quasi all'arrivo, l'equipaggio del gozzo di Sorrento non seppe resistere, e quando gli passò vicina la motobarca della Difesa marittima, si mise in competizione con essa, dinanzi alla folla che gremiva la riva, i remi dei sei pescatori sorrentini "A tutta forza!", arrivarono per primi in un delirio di acclamazioni.

Quello che più commosse i pescatori fu il saluto cordiale e fraterno dei marinai della seconda Squadra, di stanza a Gaeta, sotto il sole, le magnifiche navi all'ancora formavano un superbo spettacolo, dalle murate gli equipaggi applaudivano freneticamente i vogatori, molti di quei pescatori sentirono dolce la nostalgia degli anni trascorsi in servizio nella Regia Marina, quando i gozzi sfilarono sotto le alte murate dell'incrociatore "Trento", la banda di bordo dedicò loro "Giovinezza".

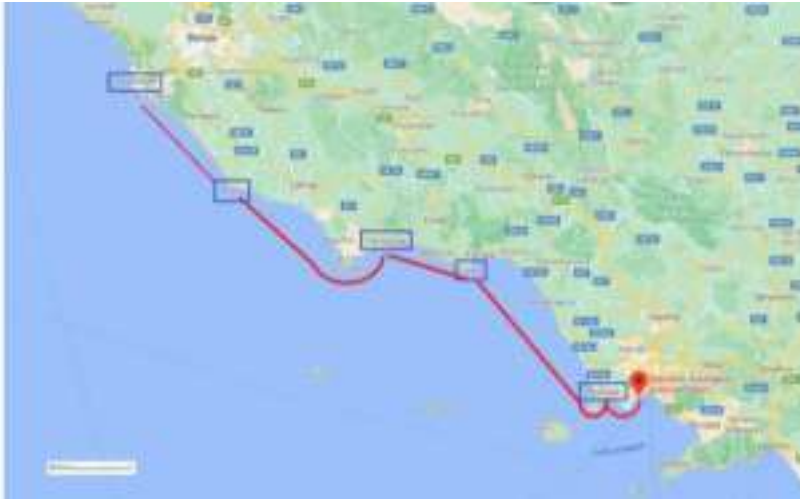
L'indomani lasciata Gaeta alle 7.30 del 20 maggio, la singolare flotta di gozzi, in tre ore raggiunse Terracina, il mare era "come una tavola", così tranquillo da indurre gli equipaggi a spassarsela tutto il tempo a spese di quelli di Santa Lucia che erano sette uomini di una certa età su di una barca di ventotto anni, il "gozzo dei vecchi" si difese strenuamente con un'allegria inesauribile, dai vivaci attacchi portati dai giovani ed irriverenti vogatori.





Durante la tappa da Terracina ad Anzio che fu compiuta di notte, un temporale scoppiò all'altezza del Circeo, ma non vi fu neppure un attimo di sconcerto e la prua delle barche continuò ad avanzare tranquillamente, il fanale acceso a prua rischiarò la buia superficie del mare.

All'alba del 21 maggio, i pescatori trovarono Anzio avvolta dalla nebbia, la folla mattiniera convenuta per l'occasione ebbe modo di applaudire i pescatori di Porto d'Ischia che col loro gozzo giunsero per primi a riva dopo una lunga volata.



### **L'arrivo a Fiumicino, alla foce del Tevere**

Lo scalo di Fiumicino si presentò festoso e difficile, i venti gozzi da pesca che sulle orme di Enea, avevano solcato il Tirreno si attraccarono in fila lungo il molo, i 140 pescatori napoletani l'indomani erano attesi a Roma, e dopo essersi riposati, ospitati nelle scuole del paese, erano tornati alle loro barche e chiacchieravano amabilmente come se non si fossero visti da anni; c'era poi la

folla dei curiosi, anch'essa chiassosa e divertente, a disturbare la quiete del piccolo scalo, nel quale gli scaricatori erano abituati a lavorare in tranquillità.

I gozzi arrivarono alle 11.00 nelle acque del Tevere, erano partiti da Anzio alle 05.15, mantenendo una bella media, nelle previsioni degli organizzatori la velocità media delle imbarcazioni sarebbe dovuta essere di tre o quattro miglia orarie, le tappe invece furono compiute alla velocità di cinque e anche di sei miglia all'ora.

Dopo la sosta notturna, alla buon'ora, alle 04.30 del 22 maggio, salutati dalla folla accorsa malgrado fosse mattino presto, i vogatori affrontarono la corrente avversa a tempo di record, mantenendo una velocità media di 4 miglia all'ora, arrivando alle 07.00 a Mezzocammino, situato a 22 chilometri dalla foce del fiume.

Da qui, dopo aver attraccato le imbarcazioni ai piloni di un cantiere fluviale, si recarono a piedi a ponte Galera, dove furono cordialmente ricevuti dal segretario del Fascio locale, l'avv. Giovannetti della Federazione canottieri e da altre personalità, e presero parte ad un ricevimento organizzato in loro onore dalla Casa del Fascio.

L'indomani il 23 maggio, alle 05.00, i venti "gozzi partenopei", che erano partiti da Napoli la settimana prima, ripresero a vogare da Mezzocammino, proseguendo il loro viaggio sul Tevere alla volta di Roma. Le imbarcazioni superarono i venti chilometri che le separavano da Roma con un buon ritmo, il percorso si svolse fra il ritmico affondare dei remi e il canto a voce spiegata dei centoquaranta vogatori, e fu compiuto in circa quattro ore: alle 09.00, infatti la flottiglia di gozzi raggiunse il porto industriale di San Paolo, dove fu accolta dall'urlo delle sirene degli stabilimenti vicini e dall'applauso della folla ammassata lungo i parapetti delle due rive.

Attraccate le imbarcazioni, i marinai scesero a terra e si recarono agli alloggiamenti loro assegnati per un breve riposo.

Alle 16.30 gli equipaggi erano di nuovo ai loro posti, indossati gli abiti della festa, berretto rosso, maglia bianca e farsetto azzurro, al canto delle loro più caratteristiche canzoni, i marinai ripresero a risalire il fiume sacro di Roma e le imbarcazioni, in formazione compatta, attraversarono così la Capitale.

Dal popolare quartiere di Testaccio fino a quello aristocratico della zona Flaminia, i pescatori furono stati fatti segno alle più festose accoglienze da parte della cittadinanza che affollava gli argini del fiume.

Alle 17.30 le imbarcazioni, furono ricevute dai dirigenti del Dopolavoro, dai rappresentanti del Governatorato e dalle Associazioni fluviali, ed infine attraccarono presso lo scalo del Regio Circolo Canottieri "Tevere e Remo", da cui l'indomani sarebbero iniziate le regate, per le quali erano previsti numerosi premi.

La cittadinanza romana assistette con vivo interesse alla pittoresca regata con cui, nella mattinata del 24

maggio, nelle acque del Tevere si concluse la fatica dei 140 pescatori del Golfo di Napoli venuti a Roma con i loro «gozzi» a forza di remi.

Le regate per coppie di imbarcazioni iniziarono alle 09.00 e si svolsero circondate da vivissimo entusiasmo, molto emozionante, tra le tante, fu la gara che vide affrontarsi il gozzo di Capri I e uno di Vico Equense.

Alla fine delle gare, risultò vincitore l'equipaggio ischitano di Sant'Angelo, ecco i risultati della regata:

1.Sant'Angelo d'Ischia, in 2'37" e 4/5;

2.Sorrento, in 2'42";

3.Capri, in 2'42" 2/5;

4.Vico Equense I, in 2'44";

5.Vico Equense II, in 2'45";

6.Precida, in 2'45" 1/5;

7.Mergellina, in 2'45" 2/5;

8.Torre del Greco I, in 2'51" 1/5;

9.Torre del Greco II, in 2'51" 3/5;

10.Capri II, in 2'51" e 4/5.

Seguirono gli equipaggi di Santa Lucia e Borgo Loreto a pari merito; quelli di Massa Lubrense, Pozzuoli, Ischia, Torre Annunziata, Lacco Ameno, Piano di Sorrento.

Al termine delle gare i pescatori si recarono nella palazzina dei canottieri della "Tevere- Remo", dove gli equipaggi furono premiati con una medaglia ricordo della Federazione dell'Urbe, consegnata dal camerata Vezio Grazi.



### **L'omaggio ai caduti**

Gli organizzatori e gli equipaggi si recarono in Campidoglio per consegnare al governatore di Roma il messaggio che il duca Niutta, podestà di Napoli, aveva scritto a nome della città; furono ricevuti dal Governatore di Roma, il principe Francesco Boncompagni Ludovisi e il camerata Forlenza lesse al governatore il messaggio: «Tutti i pescatori di questo incantevole golfo avrebbero voluto dar prova della loro passione e delle loro virtù, ma solo 140 si apprestano a compiere il geniale pellegrinaggio di fede fascista. Quelli che restano - e sono mille e mille, - si troveranno però ugualmente presenti quando i compagni solcheranno le bionde acque del Tevere e si presenteranno alla Eccellenza Vostra come al primo cittadino della eterna città. Nel presentarli al governatore di Roma, io sono orgoglioso di poter affermare che, pur nella loro umiltà, essi sono ben degni di ascendere i monumenti della Patria».

Ultimato il ricevimento in Campidoglio tutto il gruppo, assolse allo scopo principale della loro missione, recandosi remi in spalla, a rendere omaggio al Milite Ignoto e all'Ara dei Caduti fascisti.

Rendiamo infine omaggio ai vincitori, ai primi di maggio, prima di scendere in acqua i marinai santangiolesi si erano recati nella loro chiesetta per chiedere l'aiuto divino e promettere al santo patrono San Michele, una gran festa degna del suo nome se li avesse assistiti in quella che era la loro missione: "Vincere" e dopo un silenzioso saluto ai caduti in guerra, nel locale cimitero, avevano messo l'imbarcazione in mare: l'equipaggio era formato da Egidio Di Iorio (detto Rondinella, capitano dell'imbarcazione), i fratelli Luigi e Michele Mattera (nominati per la loro forza i "marosi"), Alberto Mattera (detto "maciste"), i fratelli Domenico e Giovanni Barricelli (rispettivamente "Ferone" e "Tosce" una vera forza della natura), ed infine Federico Mattera gran pescatore di polpi e "sorci di mare".

**RICORDI CARI**



*L'Ammiraglio Renato Ferraro, grande amico del "Notiziario", ha partecipato al nostro ricordo di Giancarlo Basile inviandoci questa rara foto con dedica, dalla quale si deduce che Renato, "l'indimenticabile" Giancarlo e la sua dedica, li tiene incorniciati tra i ricordi cari.*

## COLLABORAZIONE TRA CSTN e SPORT MEMORY

*"Sport Memory" è un magazine di storia e cultura sportiva, un sito per lo storytelling dello sport creato dal giornalista Marco Panella. "Storie da leggere e da raccontare perché la memoria è come il pallone: per vincere la partita bisogna passarla". (www.sportmemory.it).*



Al Presidente  
del Centro Studi Tradizioni Nautiche  
Dr. Paolo Rastrelli  
Lega Navale  
Porticciolo del Molosiglio  
Napoli

Roma, 15 febbraio 2024

Oggetto: **collaborazione CSTN - Sportmemory**

Gentile Presidente,  
le scrivo per manifestarle il profondo apprezzamento per gli esiti della collaborazione che dal mese di aprile dello scorso anno il Centro Studi Tradizioni Nautiche ha voluto cortesemente concedere alla nostra testata.

Accedere all'Archivio del Centro Studi e portare a nuova vita alcuni degli articoli pubblicati negli anni dal Notiziario del CSTN è un'azione che qualifica e contribuisce notevolmente a migliorare la portata culturale di Sportmemory. Dal nostro punto di vista, siamo convinti che promuovere la storia e le tradizioni marinare oltre il perimetro di naturale riferimento, sia azione utile non solo alla cultura del mare, ma all'impianto culturale del Paese nel suo insieme.

Storie, fatti e personaggi del mare sono poi particolarmente graditi dai nostri lettori. Solo per fare un esempio, i cinque articoli pubblicati inerenti il Comandante Straulino hanno totalizzato circa 31.000 lettori unici. Per Sportmemory, le assicuro, un bel numero!  
Nel rinnovarle quindi il mio personale ringraziamento, mi consideri sempre a sua disposizione per qualunque idea o suggerimento che riterrò utile al felice prosieguo della nostra collaborazione.  
Un saluto cordiale

Dr. Marco Panella  
(Direttore editoriale Sportmemory)

Sportmemory è una testata registrata Tribunale di Roma con n.13/2021 del 10/02/2021 edita da  
artix società cooperativa  
Regus Business Centre, Via Proferzio 5, 00193 Roma | (E) artix@artixcom.it | (P.IVA)10585121006



## **CLUB CANOTTIERI ROGGERO DI LAURIA 120 ANNI 1902-2022**

**la storia continua . . .**

*Edizione 2022, pag. 144.*

Non potevano passare inosservati i 120 anni della fondazione del “Lauria” come tutti con affetto hanno sempre chiamato il club palermitano, una comunità di oltre 2000 Soci, con in testa il Presidente Andrea Vitale ed il Presidente Onorario Gabriele Guccione. Nella incantevole sede di Mondello il tempo sembra non passare mai, i ricordi sono tanti, ma tra passato, presente e futuro la continuità ha un filo unico e i valori sono sempre gli stessi.

La vita del Lauria e dei suoi primi 120 anni trascorsi ,con questo volume che segue i precedenti due (nel 1982 per gli 80 anni e nel 1992 per i 90 anni) è interamente consegnata alla storia e soprattutto alle future generazioni di Soci, alla Città di Palermo ed all’intera Italia sportiva. Grazie Lauria.



*Il villino Lauria prestigiosa sede del Club Canottieri Roggero di Lauria a Mondello (Palermo).*



## **UNA DONNA MARINA . . . DI NOME E DI FATTO.**

Il 14 febbraio scorso ci ha lasciati Marina Spaccarelli Bulgari, classe 1930, considerata come una delle donne più importanti della gioielleria, ma per noi velisti un'impareggiabile donna di mare e così vogliamo ricordarla.



Nel 2004 insieme a Carlo Rolandi e Franco Belloni stavamo curando la stesura del libro dedicato alla vita di Straulino (\*) e fu un'autentica impresa cercare un contatto con Marina per ottenere una sua testimonianza sulla straordinaria attività nel mondo della vela d'altura, attività lunga venti anni tra gli anni '50 e '70, Lei come armatrice e Lui, Straulino, come Comandante-timoniere, quando con una serie di barche famose e gloriose, conquistarono un palmares di vittorie sui campi di regata più prestigiosi.

Ricordo che non fu assolutamente facile rintracciare Marina, che in quel periodo si era allontanata dalle sue attività di Imprenditrice nel campo della gioielleria, e viveva a Montecarlo.

Per pura combinazione venni a sapere che a Napoli viveva, se non ricordo male, una sua sorella che aveva sposato un noto chirurgo. Così, grazie ad una valida presentazione, riuscii ad avere il suo numero di telefono e finalmente la contattai. Fu gentilissima, disponibile e collaborativa: non solo mi scrisse un suo ricordo sul Comandante, ma mi regalò anche un album fotografico che adesso si trova, gelosamente conservato, nella biblioteca del CSTN di Napoli.

Quando, doverosamente, Le feci avere una copia del libro mi chiamò e fu una lunga piacevole telefonata, piena di ricordi, aneddoti e storie di mare.

Ciao Marina, riposa in pace.

(\*) *“Agostino Straulino con la vela nella storia”*, autori F. Belloni - Paolo Rastrelli - Carlo Rolandi, Editore CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE della Lega Navale Italiana, 2005, pag. 512)

N.B. - *Per notizie sull'armatrice Marina Spaccarelli Bulgari vedi articolo di Giorgia Gessner su Vela e Motore luglio 1970, pag. 17 riportato su Notiziario CSTN N° 61 di settembre 2017 oppure articolo di Franco Belloni su Notiziario CSTN n° 32 di aprile 2015, pag. 15.*

## MARINA SPACCARELLI BULGARI (dal libro “*Agostino Straulino con la vela nella storia*”)

Marina Spaccarelli Bulgari, armatrice delle barche d'altura che hanno avuto Straulino al comando, merita un approfondimento.

Nel 1955 sposa il neurologo romano Giorgio Spaccarelli, ufficiale di complemento che aveva partecipato alla guerra con la X Mas (i maiali di Luigi Durand de la Penne). Appassionato velista ed esperto subaqueo, acquista con la moglie il primo *Kerkyra* per soddisfare la comune passione di navigare a vela e fare regate. Otto anni dopo il matrimonio, nel 1963, il marito muore tragicamente in un incidente stradale.

Marina Spaccarelli, donna volitiva e di grande carattere, decide di continuare ad impegnarsi nell'attività velica in ricordo del marito, gestisce ed organizza in prima persona le imbarcazioni di cui è armatrice.

Agli inizi degli anni Settanta sarà notevole e determinante il suo impegno per diffondere e sviluppare le regate d'altura nel medio e basso Tirreno (Lazio e Campania).

Sraulino, amico di famiglia e compagno d'armi di Giorgio, diventa il suo maestro e l'aiuta a diventare un valente skipper. L'ammiraglio, inoltre, al timone delle sue barche renderà il binomio Straulino-Spaccarelli protagonista di tantissime imprese agonistiche che per un buon numero di anni li vedrà ai vertici delle più importanti regate d'altura nel Mediterraneo ed anche in altre parti del mondo, collaborazione che darà all'Italia la prima vittoria nella tradizionale One Ton Cup.

## MARINA SPACCARELLI BULGARI RICORDA L'AMMIRAGLIO (a firma *Marina Spaccarelli Bulgari*)

Ricordo di avere incontrato la prima volta Tino al Varignano, a La Spezia nel 1956. Era il Comandante in seconda dell'unità presso la quale mio marito, Giorgio Spaccarelli seguiva un corso di addestramento per subacquei, essendo lui stato membro dei mezzi d'assalto della X Flottiglia Mas durante la seconda guerra mondiale.

Lo incontrai nuovamente nel 1963. Era il Comandante di Marivela. Mio marito era deceduto in un incidente stradale, lo avevo deciso di donare, in sua memoria, la barca IOR *Kerkyra* all'Accademia navale con la condizione che fosse usata unicamente dagli Allievi. Non essendo possibile condizionare una donazione, decisi di tenere il *Kerkyra* e di donare all'Accademia una serie di Flying Junior. La Marina Militare mi nominò socia onoraria a vita di Marivela e quindi il mio Comandante era Straulino. I primi tempi si trattò di imparare, con il passare del tempo avendo imparato a conoscere le straordinarie capacità di Tino, pensai che si dovesse fare qualcosa nel campo dello IOR, contattai architetti come Sparkman & Stevens, Dick Carter e vari cantieri. Feci costruire il *Kerkyra II* One Tonner (Sparkman & Stevens, cantiere Abeking & Rasmussen), *Kerkyra III* con un gruppo di altre barche costruite da vari amici, *Kerkyra IV* One Tonner Sparkman & Stevens, Cantiere Carlini, *Ydra* One Tonner Dick Carter, cantieri Abeking & Rasmussen con cui vincemmo la One Ton Cup.

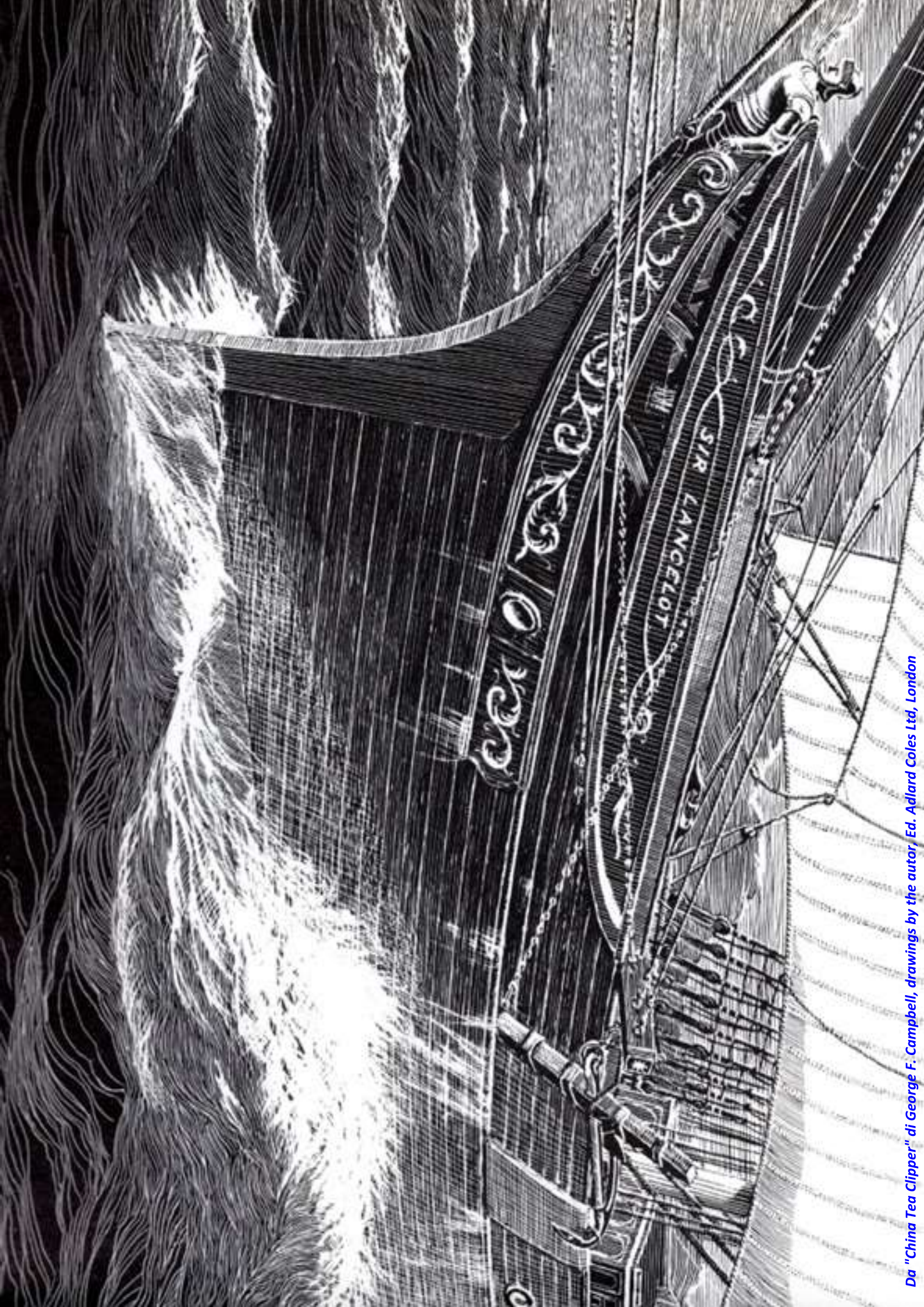
Paxos fu l'ultima barca dopo di che per impegni personali mi ritirai dalla competizione. Di Agostino Straulino ho il ricordo abbagliante del suo incredibile rapporto con le forze della natura: percepiva, intuiva, prevedeva la benché minima variazione di vento, di corrente, di inclinazione della barca, della posizione delle vele. E questo non solo navigando ma anche a terra: se si doveva alzare l'albero della barca da posizione orizzontale a verticale con strumenti minimi e primitivi riusciva in pochi minuti a fare tutto: aveva la conoscenza della forza di gravità, della resistenza dei materiali, dei baricentri. Si poteva stare delle ore ad osservarlo affascinati. Con noi dell'equipaggio era abbastanza poco tollerante, in realtà pensava che capissimo poco, ed era anche in parte



vero, però non mancava di un senso umoristico sul quale ci siamo tutti accordati. Avevamo tutti una cieca fiducia in lui e sicuramente un grande affetto.

Sul piano umano era riservato, non si è vantato di niente, se si doveva fare qualcosa bisognava farlo subito e bene, in caso contrario si infuriava. Se c'era il tempo amava molto scherzare e prendere in giro l'equipaggio.

Era un punto di riferimento, ancora oggi se vedo alcunché di bizzarro in mare penso che devo chiedere all'Ammiraglio.



Da "China Tea Clipper" di George F. Campbell, drawings by the autor / Ed. Aflard Coles Ltd, London