



Notiziario CSTN

GIUGNO 2024
N° 142



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIII - N° 142

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|-----------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • 1875 "Violante" | pag. 27 |
| • L'era dei J Class | pag. 2 | • Marcello James: 100 anni di sport (2° parte) | pag. 31 |
| • Scimmie a bordo | pag. 10 | • La famiglia Albanese | pag. 37 |
| • Da Scilla a Cariddi | pag. 15 | • Isole del mar Adriatico | pag. 40 |
| • Vita su una Nao | pag. 18 | • AIVE NEWS | pag. 42 |

EDITORIALE

Nei suoi venticinque anni dalla fondazione (1998) non si contano i collaboratori che a vario titolo sono passati dal "Centro Studi Tradizioni Nautiche", soprattutto i Soci della Sezione LNI di Napoli data l'opportunità di acquisire punteggio per la conservazione del posto barca nella base nautica. Chi questi venticinque anni li ha passati tutti per intero nel CSTN, curando la cultura, la ricerca e la Biblioteca che sono il massimo patrimonio del CSTN, ha la tranquillità d'animo di poter affermare che la qualità che più di tutte torna utile alle finalità dell'istituzione della Lega Navale, è lo spirito e la passione con le quali il collaboratore si approccia al lavoro quotidiano che viene svolto. Tutto ciò premesso ci corre l'obbligo di inviare dalle pagine del Notiziario un saluto ed un ringraziamento speciali alla Professoressa Donatella Bartolucci, che dopo otto anni consecutivi di preziosa collaborazione e professionale dedizione, ha lasciato, per motivi personali, il CSTN. Grazie Donatella per quanto ci hai dato e trasmesso con passione, la stessa che ti accompagnerà sempre nella lunga vita che ti auguriamo.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia foto di copertina: "L'approdo sicuro protegge la barca, mentre dalla casa vicina il timoniere controlla la situazione, in attesa di riprendere il mare".

Hanno collaborato: *Ciro Altiero, Carlo Bertorello, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu, Vincenzo Palomba, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Luigi Tufolo.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

I PIÙ GRANDI DI SEMPRE

La straordinaria conoscenza della storia del complesso mondo dello yachting consente a Gianni Magnano di spaziare dalle famose barche ai geniali progettisti, dai grandi cantieri costruttori ai mitici velai, dalle più famose regate internazionali ai leggendari timonieri che hanno caratterizzato per quasi due secoli la vela agonistica. Siamo grati all'amico Gianni che generosamente, e con non poca fatica, mette a disposizione del Notiziario e dei suoi lettori la sua competenza e il suo prezioso materiale d'epoca.



Gli anni trenta l'era dei J Class

Il decennio del cambiamento

GIANNI MAGNANO

Negli anni Trenta ci fu un radicale cambiamento delle regole di stazza per le più importanti manifestazioni nel mondo dello yachting.

In Europa finiva l'epoca degli yacht gaff rig, con le sue rande e contro rande troppo difficili da manovrare, si affermava la Stazza Internazionale con l'armo bermudiano cioè con una sola unica randa più maneggevole e



Foto 1 - Nat Herreshoff vera anima del regolamento di Coppa America.

pratica.

Finalmente dal 1928 anche in America venne accettata la Stazza Internazionale nelle classi 6, 8 e 12 metri mentre fu confermata la Universal Rule per i grandi yacht.

Dopo lunghe controversie furono scelti per correre la Coppa America i "J Class", più attuali dei vecchi cupper con randa e controranda tipici del passato, i nuovi protagonisti erano costruiti secondo la stazza ideata da Nathanael Herreshoff. Questi yacht dovevano avere lunghezza compresa tra i 76 e gli 87 piedi.

La grande novità è che con questa nuova regola non era più necessario correre in tempo compensato come era avvenuto sino a quel momento, i "J" erano simili tra loro, chi tagliava il traguardo per primo vinceva.

"J Class" ne vennero costruiti soltanto 4 in Inghilterra e 6 in America e furono prevalentemente impiegati nelle regate della Coppa America, l'importante trofeo conquistato in Inghilterra a metà Ottocento dalla goletta "*America*".

Il regolamento del trofeo consentiva al club detentore di stabilire le regole per la prossima sfida alla quale i contendenti avrebbero dovuto attenersi.

Tra queste regole rimase scritto che lo sfidante avrebbe dovuto recarsi sempre sul campo di gara con mezzi propri, il che voleva

dire, per gli scafi inglesi, attraversare l'Atlantico per raggiungere la costa Est del continente americano.

Le regate vennero disputate nei pressi di Long Island vicino a Newport e fu così sino agli anni Settanta.

Gli anni Trenta si scelse anche di modificare il "Dith of Gift", regolamento che stabiliva tutte le caratteristiche della competizione a favore dei "J Class" che erano yacht imponenti e bellissimi, con enormi velature grazie al notevole dislocamento consentito dalla stazza. Infatti mentre in Europa con la International Rule limitava ad un piano velico più modesto, in America si poteva aumentare la superficie del piano velico, aumentando conseguentemente il dislocamento.

Infatti i J Class avevano piani velici enormi, con alberi di poco inferiori ai 50 metri, potevano avere rande che pesavano 1000 chili, servivano 12 marinai alla drizza per issarle a riva, avevano spinnaker di oltre 800 metri quadrati, insomma erano veri mostri del mare.



Foto 4 - Il 15 metri "Istria" in navigazione.

Con queste regole si disputarono tre sfide durante gli anni Trenta, indimenticabili grazie alle gesta degli equipaggi, degli armatori e dei progettisti: una sfida globale insomma.

TRE SFIDE MEMORABILI:

- 1930 L'ultima chance di Thomas Lipton ("Enterprise" contro "Shamrock V")



Foto 3 - Thomas Lipton l'armatore e magnate scozzese sul suo yacht "Erin".

In quell'anno il magnate scozzese Thomas Lipton volle tentare ancora una volta con *Shamrock V* un progetto del famoso Charles Nicholson che si cimentò per la seconda volta in uno scafo per la Coppa America.

La sfida fu la prima a essere disputata con la Universal Rule secondo quanto richiesto dallo stesso Lipton nel 1913 ai tempi di *Shamrock IV*, formula ideata da Nat Herreshoff, la cui applicazione fu più volte rimandata dal New York Yacht Club perché non si trovava l'accordo con lo sfidante e quindi si arrivò a Settembre del 1930.

Le regate si disputarono per la prima volta davanti a Newport, usando il faro di Breton Reef a Rhode Island come riferimento del percorso da compiere in tempo reale, senza alcun compenso.



Foto 4 - 'Shamrock V e "Enterprise" in partenza nella terza regata dei Coppa America del 1930.

L'esito fu lo stesso: *Shamrock V* perse il confronto senza neppure vincere una regata, *Enterprise* lo yacht americano vinse con facilità, grazie alla maggior preparazione dell'equipaggio e al suo timoniere e armatore, Harold Vanderbilt ottimo velista, sostituito solo nelle fasi di partenza e nelle boline dal giovane Sherman Hoyt, astro nascente nelle sfide di Coppa.

Harold Vanderbilt era un imprenditore nel campo ferroviario, ingegnere e presidente a soli ventinove anni, della New York Central Railroad ovviamente molto facoltoso, anche la moglie Gertrude Lewis Conway era appassionata di vela, seguiva il marito nelle sue imprese sportive.

Enterprise fu costruita a Bristol nel cantiere Herreshoff presso il capannone Sud del cantiere, primo dei quattro defender costruiti sempre su progetto Stanley Burges che aveva preso il posto del vecchio Nat Herreshoff ormai ottantenne.

Enterprise fu anche il primo progetto provato in una vasca navale e studiato per avere la resa massima attorno ai 12 nodi, Burges aveva attentamente studiato il campo di gara e quindi riuscì calibrare le prestazioni dei defender per questa condizione tipica del mese di Settembre nelle acque di Rhode Island.

Il costo di *Enterprise* armato da un consorzio con a capo lo stesso Vanderbilt e altri soci del club Newyorkese si aggirava attorno a un milione di dollari pari a 12 milioni di euro attuali.

Un investimento notevole per l'epoca tanto che dopo questa ulteriore sconfitta Lipton si rese conto della sua inferiorità e si convinse ad abbandonare la Coppa America, a quasi Ottanta anni e dopo cinque tentativi falliti.



Foto 5 - Harold e Gertrude Vanderbilt alle regate in tenuta da yachting nel 1930.

Thomas Lipton morì un anno più tardi a 81 anni, dopo essere stato un protagonista assoluto delle sfide di Coppa per oltre trent'anni, a fine carriera ottenne anche un riconoscimento speciale del New York Yacht Club, più volte sfidato dall'imprenditore inglese, anche lo Yacht Club Squadron inglese finalmente accettò la sua iscrizione che aveva negato per anni.

- 1934 - la prima sfida tecnologica (“*Rainbow*” contro “*Endevour*”)

In quel anno si confrontarono *Rainbow* progettato ancora da William Stanley Burges e lo sfidante inglese *Endevour* costruito da Charles Nicholson.

L'armatore dello scafo inglese era Thomas Octave Murdoc Sopwith costruttore di aerei, che affrontò la sfida in modo scientifico, ideò con il fraterno amico Frank Murdock un anemometro per misurare il vento, fino ad allora strumento mai usato nella vela, per la prima volta venne impiegato un albero in acciaio composto con rivetti di impiego aeronautico sconosciuti nello yachting.

Il velaio Ernest Ratsey della veleria Ratsey and Lipton, ideò un nuovo fiocco quadrangolare noto col nome di Greta Garbo in omaggio alla diva del cinema, prontamente copiato dagli americani.

In oltre Ratsey costruì anche un fiocco a base larga il “Genoa Jib” recentemente ideato a Voltri dal velaio Raimondo Panario pochi anni prima, doveva servire per facilitare le manovre e dare maggior potenza con una unica vela a prua, che poteva essere una carta vincente.



Foto 6 - 1920. L'armatore Tom Sopwith.



Foto 7 - Il celebre boma Park Avenue.

I verricelli di *Endevour* erano ben 24 opportunamente distribuiti in coperta di tipo a quattro velocità anziché a due.

Altra innovazione fu il boma a sezione triangolare Park Avenue, ideato da Nicholson per *Endevour* che era in grado di regolare la base della randa mediante una serie di rotaie trasversali.

Gli americani per contro, usarono un boma flessibile trasversalmente e dotato di crocette regolabili in grado di curvarsi convenientemente su ciascun bordo assunto da *Ranger* per meglio controllare della base della randa.



Foto 8 - Il famoso fiocco “Greta Garbo” ideato da Ernest Ratsey per Endeavour.



Foto 9 - Il boma con crocette regolabili di Rainbow.

Il progettista Charles Nicholson partecipò alle fasi di prova dello yacht inglese per verificare che le manovre e le vele fossero usate come le aveva pensate, per ottenere il massimo rendimento.

Endevour infatti vinse le prime due regate, ma da allora *Rainbow* si impose, anche grazie ad una decisione della giuria che nella terza regata non accettò di discutere una protesta contro *Endevour* per un diritto di rotta, suscitando molto sconcerto tra i presenti.

Dalla quarta regata in poi *Rainbow* dominò la sfida e la Coppa America che aveva traballato nella bacheca del New York Yach Club restò agli americani.

- 1937 L'ultima volta con i J Class (*Ranger* contro *Endevour II*)

Quella del 37' fu una sfida epica oltre ai partecipanti anche i progettisti si sfidarono.

Ci fu l'esordio dei fratelli Stephens Olin e Rod che furono i nuovi protagonisti della Coppa America con lo scafo disegnato ancora da Starling Burgess con la collaborazione dai due fratelli.

Olin Stephens aveva all'epoca solo ventotto anni, di buona famiglia più riflessivo, dietro a quelli occhiali che gli davano un'aria da professore, aveva disegnato la sua prima barca a diciassette anni e Rod più guascone e molto attento e concentrato, alla messa a punto degli yacht che gli venivano affidati, aveva accumulato una buona esperienza nelle regate di altura tra New York e le Bermude tutti e due dotati nel disegno e nella progettazione.

Charles Nicholson che progettò *Endevour II* per conto dell'inglese Thomas Soptwith.
Il progettista inglese era oramai un veterano degli yacht di Coppa, a 69 anni aveva progettato tre sfidanti per la Coppa America, accumulando in trentacinque anni una invidiabile esperienza.



Foto 10 - I fratelli Stephens al tavolo da disegno ai tempi di "Ranger".

I due fratelli Stephens erano affiancati ad Arthur Knapp jr. campione di derive che si occupava della messa a punto delle vele, Vanderbilt aveva creato una bella squadra insomma al suo *Ranger* affiancandoli al progettista Starling Burgess ormai cinquantunenne e con un carattere piuttosto eclettico e difficile.



Foto 11 - Harold Vanderbilt al timone di "Ranger".



Foto 12 - Arthur Knapp jr durante la Coppa del 1937.

Vanderbilt era alla seconda sfida di Coppa America contro lo stesso avversario l'inglese T.O.M. Soptwith incontrato nel 1934 che li sfidava ancora con *Endevour II* una nuova produzione del solito Charles Nicholson. Soptwith era ingegnere aeronautico molto preciso, ma meno esperto di vela del team americano, in oltre dovette sostituire parecchi marinai a poche settimane dalla sfida che tra l'altro fu accolta con freddezza in Inghilterra.

Soptwith non vinse nemmeno una regata contro gli americani di *Ranger* troppo preparati e professionali in ogni campo *Endevour II* non fu mai competitivo nonostante l'impegno personale di T.O.M. Soptwith.



Foto 13 - "Ranger" in navigazione nel 1937.



Foto 14 - Equipaggio di "Ranger" foto di gruppo durante la Coppa del 1937.

Così ebbe fine l'avventura dei "J" in Coppa America negli anni Trenta, un'epoca irripetibile con yacht esaltanti e personaggi straordinari che impegnarono montagne di dollari per le loro passioni.

I "J Class" fecero ancora parlare di loro, animando avvincenti regate nel "Solent" insieme ad altri big yacht esistenti che furono ristazzati "J Class", come *Britannia*, *Astra* e *Candida* molte delle quali continuano tutt'oggi impegnati in regata per yacht d'epoca.



Foto 15 - "Cambria" in regata ai giorni nostri a Portofino (foto G. Magnano).

Gli anni seguenti videro ancora questi yacht meravigliosi veleggiare nelle regate ma la guerra interruppe il sogno: anni bui si presentavano e altri pensieri presero il posto della vela in tutto il mondo, i "J" furono travolti dall'oblio, molti di loro furono demoliti o abbandonati negli acquitrini del sud dell'Inghilterra e solo anni dopo furono recuperati e riportati a nuova vita dell'americana Elisabeth Maier.

Il mondo della vela stava cambiando, i "J Class" non furono mai più costruiti, al loro posto si parlava di yacht più economici e di dimensioni più modeste per la Coppa America che lentamente riprendeva importanza nel dibattito della vela mondiale, dagli anni Quaranta a fine guerra, si pensava a sostituirli con i Dodici Metri Stazza Internazionale una classe che dagli anni Trenta si stavano sempre più affermando per la sua maneggevolezza e praticità.

La vela si aggiornava e cominciava una diversa concezione delle regate, dove era più rilevante la rapidità di manovra, il match race e le sue regole, si rivelarono man mano più importanti per la Coppa America.

Ma questa è un'altra storia.

Debiti:

- Nathanael Herreshoff il mago di Bristol
- Century of the New York Yacht club by John Rousmaniere
- Coppa America 1851-1983 Fabio Ratti e Riccardo Villarosa
- An America's Cup Treasury - Gary Jobson
- Yacht del XX secolo -Yachting Library



IL PIEDE MARINO

Da consumato uomo di mare Franco Puddu dedica questo suo articolo alle figure meno appariscenti, ma non per questo meno importanti, a bordo dei mezzi navali della flotta della nostra Marina Militare. Un riconoscimento doveroso ed anche interessante per i tanti che pur non avendo mai messo piede su una nave militare, restano affascinati ad ammirare da terra una "nave grigia" . . . spesso senza sapere perché!



“SCIMMIE” A BORDO

Oggi sono pochi; sui 700 uomini di equipaggio del Doria erano una quarantina; in mezzo a motoristi, radaristi e cannonieri parlavano con parole di altri tempi, facevano anche una vita di altri tempi ed erano chiamati con un buffo soprannome. Eppure, ad onta dei cambiamenti di linguaggio e di costumi erano sopravvissuti ai secoli. Parliamo dei nocchieri di FRANCO MARIA PUDDU

Era il 1971, in Italia vige la coscrizione obbligatoria, due anni per la Marina, 15 mesi per Esercito e Aeronautica. Eravamo arrivati da tre o quattro settimane e gli aspiranti alle sezioni, con i sottordini dell'ufficiale ai corsi, sudavano nell'ingrato incarico di sgrezzare la massa bruta dei diplomati e alcuni laureati ammessi al 65° Corso Ufficiali di Complemento dell'Accademia Navale di Livorno. La mia scelta era stata facilitata dal fatto che, secondo capo in Marina da due anni, avevo deciso di fare domanda per il concorso ufficiali, per cui la fase preparatoria era per me una vacanza, considerando che venivo da un anno di imbarco sul vecchio e caro C553, l'*Andrea Doria*.



"Varato" nel 1881 come attrezzatura per l'addestramento basilico alle manovre degli allievi ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno, il brigantino Alfredo Cappellini, scrupolosamente sottoposto a controlli e manutenzioni periodiche, ancora oggi è sostanzialmente identico al primo simulacro, posto tra il mare e il piazzale dell'Istituto

Stavamo effettuando le prove propedeutiche per la frequenza (voga, draglie in piazzale, immersione da palombaro e così via), da superare per confermare l'ammissione ai corsi; ogni mattina in piazzale eravamo tenuti d'occhio dalla mole di un brigantino interrato, l'*Alfredo Cappellini*, sul quale avremmo imparato la manovra delle vele, dato che il complemento non imbarcava sull'*Amerigo Vespucci*, appannaggio dei ruoli normali. Ma ancora lo avevamo solo rimirato.

Quella mattina l'aspirante Catania, destinato alla mia sezione, ci portò a fianco delle murate che spuntavano dal cemento, proprio davanti alle "scalette" per montare a riva. Il *Cappellini* aveva una fisionomia strana, e non capivo perché quando, guardandolo meglio, vidi che sembrava un albero di Natale, costellato di persone appese come decorazioni ai pennoni, ognuna seduta su un bansigo (seggiolino sospeso): erano nocchieri, appesi come salami ad attenderci. Ci avrebbero guidato, insegnandoci come ci si muove sulle griselle, salendo in coffa e poi oltre e, arrivati alle barre, in cima all'albero, passando sull'altro lato e poi riscendendo sul "ponte" nel cosiddetto "giro di barra".

Nessuno di noi, me compreso, aveva mai fatto niente del genere e loro, non potendo materialmente seguirci nel percorso, erano là, angeli custodi e acrobati da circo che, mentre sbuffavamo arrampicandoci, seraficamente sospesi nel vuoto a un metro o due da noi ci tranquillizzavano, ci parlavano, ci istruivano. Nessuno dei miei compagni li conosceva, ma io sì: ero stato imbarcato con loro, avevo sofferto il mare con loro, fatto posti di manovra e comandate assieme a loro. Erano quelli che scherzosamente chiamavamo "scimmie".



Oggi gli allievi si addestrano quasi quotidianamente e in piena sicurezza sui pennoni del Cappellini, ma nella marineria velica la realtà affrontata da chi imbarcava era alquanto diversa. In questa rara foto, probabilmente del 1910, i gabbieri di un mercantile affrontano gli elementi doppiando Capo Horn

Scimmie a bordo?

Così erano affettuosamente ma impietosamente chiamati i nocchieri, il perché era semplice: un tempo erano stati loro i signori delle manovre delle navi a vela, dove fra il sartame avevano volteggiato come acrobati. E al giorno d'oggi, fra marinai di leva meno che ventenni che dovevano ancora capire quale strada avrebbero seguito nella vita loro, che venivano dal mare, già sapevano che nel mare l'avrebbero trascorsa, in Marina o no. Erano pescatori, gente imbarcata nel piccolo cabotaggio, figli di padroni. Ma adesso, a bordo di un incrociatore lanciamissili, erano i soli veri marinai.

Se dal *Doria* alla fonda l'ammiraglio (imbarcavamo la Prima Divisione Navale) doveva andare a terra, calavano a mare il motoscafo affidato alle loro cure, lo armavano, lo pilotavano, lo governavano e, in caso di emergenza avrebbero assunto il controllo della situazione. Quando con 6.500 tonnellate di ferro e 150 metri di scafo che potevi manovrare ma non frenare arrivavamo in porto, erano loro il perno del posto di manovra, guidati da uno dei più importanti personaggi di bordo: il nostromo. Un proverbio dice che il comandante è il primo dopo Dio, ma non è vero. A bordo dopo il buon Dio vengono il nostromo e poi il capo cannone; quindi, con il dovuto rispetto, il comandante. L'ammiraglio, se è presente, avrà la responsabilità non della nave, ma dell'intera divisione. Ma nella gerarchia di bordo è il fanalino. Era così, e non credo che le cose siano cambiate.

Ricorderò sempre capo Spumordi, lo scorbutico, grintoso e impossibile nostromo del *Doria*, idolatrato dalle sue scimmie che per lui avrebbero dato la vita, e l'avrebbero data volentieri. Chi frequenta solo i circoli nautici forse non mi capirà, ma se fra loro si trova qualcuno che ha conosciuto una Marina meno raffinata e più grezza, meno tecnologica ma più umana, sarà d'accordo con me.



La plasticità della posa di questo nocchiere che lancia il sacchetto potrebbero sembrare quella di una ballerina della Scala che interpreta un passo del Lago dei Cigni; ma quella che ripete è una danza immutata da secoli

Qualcuno potrà pensare che in fin dei conti un nocchiere, per quanto marinarescamente bravo, su una moderna nave da guerra, oltre a governare le imbarcazioni, ai suoi cavi da abbisciare e alle sue boatte di vernice grigia per mantenere la nave sempre in tiro non avrà poi molte cose da fare, ma non è vero. Se i nocchieri facevano (e fanno) esattamente quello che faceva il *nauclerus* (dal greco “padrone della nave”) sulle triremi di Gaio Duilio, è pur vero che anche nella moderna tecnologia di bordo ricoprivano ruoli, correlati alla loro vita, nei quali erano insostituibili. E, per curiosità, cosa potevano mai fare? Molto.



Porto di manovra a prora di una carvetta della Scuola Comando. Non sono eleganti, possono sembrare anche goffi, ma dietro al nostrano (la nave è piccola) c'è chi è pronto a rimediare se il sacchetto non va a segno. Non sono ammessi errori



Il caccia assetato di carburante e il rifornitore che lo deve sfamare, mezzi di ferro che navigano a poche decine di metri uno dall'altro, con precisione e senza errori. Perfetta coreografia di due equipaggi dove ciascuno fa il suo posto, ma la sicurezza la dà il nocchiere che combatte la prima linea.

Bloccate gli elicotteri!

Una delle loro caratteristiche, infatti, era quella del “piede marino”: anche con il mare mosso e la nave sbandata, li vedevi camminare, fino al limite del possibile, quando noi attendevamo il momento di calma tra un’onda e l’altra, per scattare come centometristi e fare i nostri spostamenti a scatti come i polpi. Per questo il reparto volo voleva solo i nocchieri come rizzatori degli elicotteri. Quando i “frullini” appontavano, infatti, il ponte non era stabile. Il ponte di una nave non lo è mai, solo quando è ormeggiata in banchina. I velivoli non erano ancora fermi che due nocchieri, dall’hangar, partivano come saette per agganciare una draglia per lato che fissasse il tettuccio dell’elicottero a un punto di aggancio predisposto sul ponte, rendendolo solidale con la nave. Era una cosa difficile e anche rischiosa perché si doveva percepire istintivamente il movimento dello scafo, non c’era tempo per studiarlo, e se si sbagliava si rischia la vita, perché durante la manovra le pale continuano a girare inarrestabili senza fermarsi, mentre l’elicottero veniva rizzato.

Un altro reparto che li richiedeva era il mio, il terzo e quarto artiglieria e missili. Nelle quattro centrali di tiro del Doria, le (allora) d’avanguardia ADT Argo, in ognuna di esse si trovava un calcolatore asservito a un radar del tiro e a due iposcopi. Questi erano dei visori rotanti con le ottiche stabilizzate. Chi guardava negli oculari vedeva sempre la linea dell’orizzonte perfettamente orizzontale, anche se la nave ballava come una pazza per il mare, e non è una cosa piacevole. Io soffro pochissimo il mare (non esiste chi non lo soffre, poco ma da noia a tutti), ma da operatore al radar in terzo grado ogni tanto provavo gli iposcopi. Quando c’era mare li sopportavo ma non era piacevole, e alcuni degli Ma, Em e CAF (meccanici artiglieri, elettromeccanici o artificieri) che si alternavano ai nocchieri erano stati esentati da questo servizio perché non riuscivano a sopportare la strana sensazione del corpo sbalottato mentre la mente, tramite la vista, percepiva un mondo stabile come un campo di calcio.

Occhi d’aquila sull’orizzonte

Inoltre i nocchieri avevano tutti una vista perfetta, requisito essenziale per il loro lavoro. In SDA (stazione difesa aerea) dove ero in primo grado, si trovavano due colonnine ottiche: era il reperimento rapido, potenti binocoli a più ingrandimenti che l’operatore poteva girare a suo piacimento in alzo e brandeggio per 360 gradi, per controllare le zone che il radar batteva con difficoltà, o i “bassi siti”, le rotte a pelo d’acqua da dove poteva arrivare, non visto, un micidiale attacco aereo: se il nocchiere di guardia avesse dato l’allarme, avrei smistato istantaneamente sulla posizione della sua colonnina i due cannoni di una batteria (31 di prora, 32 di dritta o 34 di sinistra) sganciandoli dalla centrale. Questi non erano che due esempi di quanto, su un moderno incrociatore missilistico, potevano essere importanti questi figli del mare.

Ma se ho parlato dei nocchieri che prestavano servizio sulle navi (nocchieri di bordo) sarei ingiusto se non ricordassi i nocchieri di porto, che prestavano servizio a terra. In realtà a terra per modo di dire perché negli allora Circomare, Locamare o Capitanerie erano sempre presenti alcune imbarcazioni, dal lancione al motoscafo d’altura, alle quali erano demandati gli incarichi che oggi vengono svolti da lance, motoscafi e

vedette della allora non ancora nata Guardia Costiera. Sui quali continuavano e avrebbero continuato, con mezzi non certo all'altezza come quelli impiegati al giorno d'oggi, a vivere la loro professione, vecchia quanto l'uomo e antica come il mare. Lasciando in gran fretta l'ormeggio quando era necessario senza dire una parola, rinserrandosi nel giaccone da navigazione e volgendo lo sguardo alle onde non più amiche, di giorno e di notte, quasi mai con il bel tempo, quasi sempre con la tempesta, con il mare che sballottava senza pietà i gusci di noce, che portavano la salvezza a chi stava per perdere la vita.

E non parliamo poi di quelli destinati a un piccolo, antico, mondo incantato che tutti, e non è un modo di dire, invidiano all'Italia e alla Marina Militare: quello degli equipaggi dell'Amerigo Vespucci e del Palinuro, due navi fatte per forgiare la fibra morale dei futuri ufficiali e sottufficiali nocchieri di Marina (purtroppo tutti parlano sempre del grande veliero quasi ignorando, ingiustamente, lo scattante brigantino suo fratello minore), che in realtà sono i piccoli ma sconfinati universi dei nocchieri, nei quali chiunque entra sarà sempre un ospite benvenuto e gradito, ma solo un ospite, anche se sul suo ponte e sui suoi pennoni vivrà l'indimenticabile avventura di una crociera d'istruzione. A bordo dei nostri splendidi velieri, infatti, le nuove generazioni di ufficiali e sottufficiali crescono, imparano a conoscere il mare e passano, ma i nocchieri restano. Senza di loro le due belle navi non avrebbero motivo di esistere.



Tanti anni fa sulle vedette della Marina, della Guardia Costiera, della Guardia di Finanza, il mare è sempre lo stesso per chi lo naviga, ho vissuto situazioni come questa. E oggi mi si stringe il cuore quando vedo che di questi uomini si parla solo in funzione di convenienze politiche



La polena di nave Palinuro

Il Prof. Silvestro Sannino ha preparato per il nostro Notiziario un interessante intervento sull'attualissimo problema del ponte sullo Stretto di Messina senza trascurare che proprio Scilla e Cariddi sono "il mito dei miti" che ha alimentato l'immaginario collettivo dell'Occidente sin dai tempi pre-omerici. L'analisi e le considerazioni di Sannino arrivano ai giorni nostri e ci spingono a riflettere sulla reale opportunità di certe imprese.



DA SCILLA E CARIDDI AL PONTE SULLO STRETTO GEOGRAFIA E MITO DELLO STRETTO

*SILVESTRO SANNINO**

Lo Stretto di Messina con la sua larghezza, i suoi fondali, le correnti, i venti e l'orografia dei luoghi è stato sempre una zona delicata, nevralgica, difficile. Le correnti, causate dalle maree, dal vento e dalla densità, possono raggiungere valori di sei sette nodi, i più alti del Mediterraneo. Esse hanno un periodo semidiurno legato alla marea di circa sei ore. La corrente da nord a sud, detta *scendente* risulta molto sensibile per il traffico dal porto di Messina; quella da sud, detta *montante*, condiziona le manovre dei traghetti diretti per Villa San Giovanni, specie in presenza di scirocco gagliardo.

La larghezza dello stretto assume il valore minimo di circa 3.000 metri presso la torre del Faro con una profondità che arriva ai 300 metri. L'ambiente offre aspetti unici come il transito dei tonni verso sud tra aprile e maggio. La



pesca del pesce spada, da aprile a ottobre, ha una tradizione antica. Lo storico Polibio ed il geografo Strabone la descrivono in questi termini: l'antenniere sale in cima all'albero, alto fino ai venti metri; scruta il mare ed avvista il pesce spada a profondità di tre quattro metri indicando la sua posizione alla vedetta che guida il lanciatore o lutro. La barca si porta alla distanza utile e viene scagliato l'arpione tenuto da una sagola, la quale viene filata finchè il pesce, stanco, si arrende e viene recuperato a bordo. Il pescato viene diviso con precise proporzioni tra il gruppo. In tempi recenti una quota andava alla Chiesa.

Fin dalla più remota antichità lo Stretto ha alimentato leggende, superstizioni, paure nei marinai che capitavano nei suoi paraggi. Omero, sulla base di dicerie di origini fenicie, vi pone due mostri orrendi, Scilla e Cariddi, che non lasciavano alcuno scampo a chi osasse passare di là. Odisseo, nel suo peregrinare, transita due volte per lo stretto e deve affrontare le esperienze più difficili e più drammatiche della sua avventura. Nella sua geografia poetica Omero mescola notizie vaghe sulle Rupi Erranti (Bosforo) e sullo Stretto per creare il mito epico del pericolo e la sfida eroica. I luoghi che descrive non sono identificabili, ad eccezione di quelli della Ionia, intorno a Schio, che egli conosce per esperienza diretta, vissuta. L'itinerario seguito da Ulisse rimane nebuloso, incerto, malgrado le numerose teorie proposte (circa 80). Ma tutti i poeti, sulla scia di Omero, hanno ritenuto che Scilla si trovasse sulla costa calabra e Cariddi sulla costa sicula dello stretto.

Virgilio, esperto di mare, fa navigare il suo eroe Enea da Troia fino all'inizio dello stretto ma per i pericoli ivi esistenti non lo fa attraversare. Meglio fare il giro della Trinacria, rotta che lo porterà, a causa di una forte

tempesta, ad incontrare la regina cartaginese Didone. Sboccia un grande amore, finito in tragedia per la dolce Didone che viene abbandonata dall'eroe troiano, destinato dal fato a fondare la stirpe dei romani.

IL PROBLEMA DI UN PONTE SULLO STRETTO

Il tratto di mare benché piccolo costituisce una separazione tra la Sicilia e lo stivale che non è solo di natura topografica, materiale ma anche psicologica, antropologica. Eliminare, superare una frattura geografica rientra quindi nella normale realtà delle cose. Se esiste una soluzione adeguata e congrua essa non va trascurata, anzi va perseguita se può servire a vincere il sentimento discriminatorio di "sicilitudine".

Il collegamento stabile, per superare lo stretto senza l'impiego dei traghetti, è stato preso in considerazione dai politici da alcuni decenni ma senza alcun esito positivo. Di recente il ministro Salvini lo ha riproposto, con una certa enfasi e convinzione, per realizzarlo. Sono nate subito aspre polemiche circa la convenienza di un'opera che richiede notevole impegno tecnico e finanziario. I pareri in merito sono i più disparati.

I fautori dell'opera ritengono che essa servirà a rilanciare l'economia dell'estremo meridione ed a creare decine di migliaia di posti di lavoro. Si tratta di un enunciato senza elementi concreti di sostegno, a parte i dati relativi



al traffico di persone e veicoli resi noti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Nel documento ufficiale dell'ente portuale si parla di un transito passeggeri per lo Stretto di circa dieci milioni annui. Se il dato viene messo a confronto con la Circumvesuviana, una semplice rete ferroviaria secondaria, che movimentata quasi trenta milioni annui di passeggeri, si può avere già un'idea della effettiva consistenza del traffico nello Stretto.

Lo Stretto di Messina mette in comunicazione due zone con una popolazione complessiva limitata; tra Messina e Reggio Calabria non si arriva al milione di

abitanti. I centri più importanti, Catania e Palermo, sono lontani e non sono interessati interamente al transito per lo Stretto. Il primo grande centro sullo stivale, Napoli, si trova a circa 500 chilometri ed è ancora meridione arretrato. Anche con un ponte sullo stretto per raggiungere Palermo da Roma bisogna affrontare un viaggio di oltre 10 ore, sia in treno e sia in auto. Neanche l'alta velocità ridurrebbe i tempi in modo significativo. Catania e Palermo sono collegate con efficienti traghetti con vari centri dell'Italia: Salerno, Napoli, Livorno, Genova. Il pesce pescato a Mazara del Vallo parte dall'aeroporto di Trapani e raggiunge Milano in poco più di un'ora, non farà mai la via per lo Stretto. Ma anche i mezzi pesanti che trasportano i prodotti di Vittoria (il più grande mercato ortofrutticolo italiano, in provincia di Ragusa) hanno convenienza a raggiungere il centro nord con i traghetti evitando di duplicare il guidatore, scegliendo la via dello Stretto. La Spagna, che ha fatto registrare notevoli progressi in agricoltura, ci inonda di prodotti agricoli (primizie e frutta in genere) che non seguono vie stradali ma aeree e autostrade del mare in modo egregio. E si potrebbe continuare per un pezzo su questo versante.

Ma il ponte sospeso sullo Stretto che a causa degli alti fondali deve essere a campata unica avrebbe una lunghezza di oltre tre chilometri, di gran lunga superiore a quello dei Dardanelli di poco più di due km. con una serie di problemi: manutenzione, pedaggio, necessità di collegamenti con i centri Messina e Reggio e così via. Sarebbe quindi necessario mantenere un servizio di traghetti e navi veloci a gestione non privata per evitare una concorrenza spuria, secondo il parere della citata Autorità Portuale dello Stretto.

Lo sviluppo del sud non si può basare solo su di un'ipotesi astratta. Esso, per avere qualche probabilità di effettiva consistenza, si deve costruire su fatti concreti, sulla realtà. Ed allora emergono dubbi e non poche perplessità. Ad esempio se si confronta la zona di Ragusa con Malta viene da chiedersi come mai Malta da decenni ha sempre i suoi alberghi pieni di turisti nordici mentre la parte della Sicilia di fronte è un deserto? Eppure le potenzialità del ragusano sono superiori. Rendere l'aeroporto domestico di Comiso adatto ad un traffico internazionale non sembra proprio un'impresa proibitiva.

La Sicilia gode di uno statuto speciale. Ma non sembra che questo suo “privilegio” giuridico ed economico sia servito molto a farla perseguire traguardi di più elevato livello di benessere come le sue potenzialità farebbero sperare. Forse una serie di provvedimenti del governo centrale mirati su obiettivi concreti e perseguibili, che non mancano, sarebbero utili per uno sviluppo a beneficio dei locali ed evitare che il divario nord sud continui ad aumentare.

L’ETERNA QUESTIONE MERIDIONALE

Il ponte sullo Stretto, con tutti i risvolti ad esso collegati, richiama alla mente ancora una volta l’antica e mai sopita “questione meridionale”. Essa, a partire dall’unità d’Italia, ha visto fiorire una folta schiera di famosi uomini politici o di cultura, a volte ingenui idealisti e quasi apostoli, armati di idee e propositi per liberare il meridione dai “cattivi” ed elevare il livello di vita, materiale e spirituale, di quelle contrade. Si tratta però, quasi sempre, di soggetti degni esponenti del “pensatoio di Socrate”, di cui parla un ironico e graffiante Aristofane nella brillante commedia “Le Nuvole”. Ricordiamo, per limitarci solo ai più noti: Pasquale Villari, Giustino Fortunato, Sidney Sonnino, Leopoldo Franchetti, Francesco Saverio Nitti, Gaetano Salvemini, Antonio Gramsci e giù fino a Francesco Compagna. I loro contributi sono lì a testimoniare la tensione intellettuale e morale di tanti uomini illustri per il mezzogiorno d’Italia. Ma le idee, le parole, il “parlare parole” per citare ancora Omero, senza una diagnosi accurata ed una terapia idonea, non servono a guarire il malato, il quale anzi, nel nostro caso, pare si sia aggravato col tempo.

Ad esempio nelle loro auliche elucubrazioni questi eccelsi intelletti non si sono mai accorti che i due più importanti centri del meridione, Napoli e Bari, non erano collegati da una idonea linea ferroviaria, perché quella realizzata dai “liberatori” del sud ed ancora esistente, con il suo percorso tortuoso richiede oltre quattro ore per coprire la tratta Napoli Foggia. Eppure bastava seguire il superbo tracciato della via Appia dei Romani in quella zona.

Solo Francesco Saverio Nitti da Melfi è riuscito a fare qualcosa di indubbia utilità per il mezzogiorno d’Italia. Egli fin da giovane studiò gli aspetti economici postunitari, deleteri al meridione, e gli effetti della intensa emigrazione. Insegnò all’Agraria di Portici ed alla Federico II ed alcune sue opere furono anche tradotte in tedesco. Giovanni Giolitti, a cui non difettava il talento politico, chiamò il Nitti, benché fosse ormai divenuto un aderente al partito radicale, in qualità di consulente per realizzare interventi strutturali per Napoli ed a lui si devono sia l’istituzione dell’Ente Volturno e sia dell’Ilva Bagnoli, oltre ad un piano idrico legato alla sistemazione definitiva dell’acquedotto pugliese del Sele. In seguito fu Ministro e nel 1919/20 anche Presidente del Consiglio dei Ministri, ma la sua attività era ormai in fase calante.

Forse uno studio, una serie di indagini sul campo, del tipo di quelle fatte dal giovane Nitti servirebbero a dissipare molti dubbi e perplessità e a prevenire lo sperpero di ingenti risorse finanziarie. Il rischio di non risolvere un problema e crearne dei nuovi non è proprio peregrino. E considerata la fonte principale che propone il ponte sullo Stretto è il caso di ricordare il monito di Virgilio, a proposito del cavallo di Troia: “Timeo Danaos et dona ferentes” (temo i Danai anche se recano doni).

(Silvestro Sannino, aprile 2024. Il Prof. Silvestro Sannino laureato in Scienze nautiche già Ordinario di Navigazione e Preside negli Istituti nautici. Ispettore tecnico settore tecnologico del Ministro della Pubblica Istruzione. Ha pubblicato libri scientifici, saggi e numerosi articoli sulle riviste del settore. Autore e consulente di attività di ricerca e di aggiornamento scientifico e pedagogico.)*



Non solo miti e leggende classiche, ma anche prodigi religiosi tra Scilla e Carridi

Il miracoloso attraversamento dello Stretto di San Francesco da Paola avvenuto il 4 aprile 1464. “Qui chiese a un pescatore di accompagnarlo ma costui rifiutò per l’assenza di compenso, pentendosi in seguito. Francesco, allora, fece del suo mantello una barca e del suo bastone una vela e così attraversò lo Stretto, davanti a testimoni oculari assolutamente sbalorditi”.

RITAGLI DI STORIA

L'ing. Luigi Tufolo, neo collaboratore del Notiziario CSTN, è un appassionato cultore della storia della marineria ed apprezzato autore di pubblicazioni sull'argomento. L'articolo, estratto dal suo libro "Ci siamo persi un mercoledì", descrive la vita e la gerarchia dei marinai che navigavano a bordo dei velieri di esplorazione del XV° e XVI° secolo, prevalentemente spagnoli e portoghesi.



VITA SU UNA NAO

di **LUIGI TUFOLO**

Testo sulla spedizione di Magellano che include la sorte di tutti gli Italiani (incluso ovviamente Antonio Pigafetta) che parteciparono al primo viaggio intorno al mondo.



Col termine “nao” gli spagnoli identificavano un certo tipo di imbarcazione, di nave. Cristoforo Colombo, per esempio, nei suoi scritti definiva così la sua Santa Maria. I portoghesi la chiamavano “nau”.

Si tratta di velieri più grandi delle agili caravelle, con tre alberi ed adibiti soprattutto per fini commerciali e quindi navi con stive capienti.

In effetti la “nao” è una caracca, nave nota soprattutto per le sue notevoli dimensioni, ed era una evoluzione della cocca nordica medioevale. Il suo nome deriva dall'arabo quaraqir (navi mercantili) ed ebbe il suo apogeo nel secolo a cavallo la scoperta dell'America.

La caracca o nao quindi è stata la protagonista delle grandi esplorazioni di fine XV° secolo e per tutto il XVI° secolo e troverà successivamente la sua evoluzione nel galeone.

Le navi utilizzate in epoca di Magellano, sostanzialmente non molto dissimili da quelle di Colombo, erano infatti imbarcazioni di piccolo tonnellaggio, la cui costruzione era affidata ad artigiani che impiegavano conoscenze per lo più acquisite per trasmissione orale, principi costruttivi rudimentali e sistemi di misura imperfetti.

Ciò nonostante, quando pensiamo alle enormi distanze percorse e alle condizioni sovente avverse in cui si trovarono a navigare, quei velieri dovevano possedere eccellenti qualità nautiche: in primo luogo una grande manovrabilità, grazie alla quale si rivelavano più adatti delle navi di grandi dimensioni ad evitare un pericolo improvviso in acque sconosciute o lungo tratti di costa delineati con scarsa precisione sulle carte del tempo; in secondo luogo, una considerevole velocità dovuta alla grande superficie della velatura rispetto alle dimensioni della nave, che consentiva di meglio sfruttare la forza propulsiva del vento sui lunghi percorsi. Fu a bordo di “nau” che Bartolomeu Diaz doppiò il tempestoso Capo di Buona Speranza nel 1486, che Vasco da Gama trovò, 12 anni dopo, la rotta marittima per le Indie Orientali e che Magellano scoprì, nel 1520, lo stretto che dall'Atlantico conduce al Pacifico. In tutti questi casi, le navi impiegate furono semplici imbarcazioni di legno, dallo scafo corto e panciuto, che stazzavano un centinaio di tonnellate e sulla cui coperta si affollavano da 40 a 60 marinai.

Nei lunghi viaggi la vita a bordo delle navi del XVI° secolo era segnata da infiniti disagi, anzi era a forte

rischio.

Il primo disagio per chi naviga in genere è il mal di mare, ricordato con ironia dal Castigliano della Foresta Espagnola:

“Patron, la nao ballancia, tened la, che quero vomitar y cagar”.

I compiti sono codificati assieme alla disciplina, assai severa che prevede poche gratifiche e molte punizioni, con sfumature diverse a seconda delle marine e del servizio. Ai tempi di Richelieu, quindi dopo il periodo preso in esame, gli usi e costumi del mare precisavano le punizioni: dalla riduzione della paga o dalla razione dei viveri, alla fustigazione, alla messa alla ruota o ai ferri fino al bagno-cala e al passaggio alla chiglia.

Sulle navi iberiche la bassa forza era maltrattata, aveva spazi di movimento limitati, che a bordo già erano molto ridotti per tutti.

Mangiare e dormire in condizioni per niente umane era la regola; solo i capitani, i piloti ed i religiosi godevano sistemazioni più comode.

Una tensione relazionale latente sfociava spesso in conflittualità aperta, alimentata da soprusi, rancori, bisogni fisiologici, insofferenza. L'alimentazione carente ed il vestiario senza ricambi provocavano pruriti, animali parassiti, debilitazioni, malattie come pleuriti per il freddo, malattie tropicali, scorbuto.

Ciascuno appagava i propri bisogni con atti poco privati, al mascone di prua o al giardino di poppa, seduti su scomodi buttafuori, mentre le generose onde del mare fungevano da sciacquone.

La situazione psicologica diventava pesante quando il viaggio si allungava per mancanza di vento; l'isolamento, la lontananza dalla vista di coste venivano aggravati e si aggiungevano alla frustrazione di saltare qualche scalo. La ricreazione nei gruppi trova sempre buoni motivi e forme, anche semplici; si improvvisavano giochi rituali (non d'azzardo), gare di abilità, talvolta si faceva del teatro ingenuo, si riascoltavano racconti, si eseguivano lavori tra cui quelli marinareschi.

I cambiamenti di tempo imprevisti e l'insidia dei pirati erano diversivi non proprio apprezzati nella lunga ed opprimente monotonia.

La vita spirituale aveva le sue usanze, osservate dalla naturale religiosità dei marinai e scandite da radicate abitudini. Si recitavano preghiere come la Salve Regina, il Pater Noster e lunghe cadenzate litanie; la presenza di eventuali religiosi a bordo favoriva la pratica liturgica. Il sacerdote dava assistenza ai malati ed ai morituri che non mancavano, ed era chiamato, quindi, a numerosi impegni da esaudire.

Nell'ambiente difficile di bordo si sviluppava però anche un sentimento di solidarietà umana la cui testimonianza è contenuta in tanti episodi che esaltano la dignità umana, lo spirito di sacrificio al servizio degli altri, nelle situazioni più drammatiche, più disperate, con l'uomo sorretto solo da grande fede e speranza e determinazione.

(si considerino ad esempio l'impresa di Fieschi che servì a salvare Colombo dal suo quarto viaggio, o i racconti di Brito nella sua *Historia Tragico Maritima*).



Dagli archivi spagnoli si hanno informazioni su come potevano essere le navi della flotta di Magellano.

La *Trinidad* era di 100 barili, la *San Antonio* di 120, la *Conception* di 90, la *Victoria* di 85 ed infine la piccola *Santiago* di 75.

Niente si conosce circa la vita precedente di queste navi. La tradizione dice che la *Victoria* fu costruita nel paese basco di Zarautz ed è arduo trovare immagini dell'epoca attendibili, sebbene qualche decina di anni dopo si ebbero varie raffigurazioni, ma abbastanza contorte, soprattutto per la *Victoria* come ad esempio la

vittoria alata mostrata sul disegno dell'atlante di Ortelius nel 1589.

Il mappamondo di Ribeiro del 1529 dà poi una vaga idea della *Trinidad* e *Victoria*. Lo storico Herrera dice che le navi avevano un castello di poppa eccessivamente elevato e questo per meglio accomodare i numerosi ufficiali facente parte la spedizione.

Potremmo azzardare a dare dei dati tecnici sulla nave *Victoria*. Tonnellaggio di 85 barili (oppure 102 tonnellate in misura diversa), lunghezza di 28 metri, pescaggio di 2 metri e larghezza di 7.5 metri. Dotata di tre alberi con

due vele quadre su quelli di maestra e trinchetto e vela latina sull'albero di mezzana. L'armamento era di 6 falconetti di ferro e 4 cannoni in ghisa. Su questa piccola nave partirono 45 marinai ma ne ritornarono in 18 alla fine della circumnavigazione. Oltre alla **S. Antonio**, che ritornò in Siviglia salva con gli autori della protesta, anche tale nave sopravviverà e terminerà la sua carriera anni dopo, nel 1570, quando sparirà nei mari sulla rotta dall'America a Siviglia. La poppa era di forma quadra e non tonda come lo era senza dubbio



la Santa Maria di Colombo ad esempio. Nella cabina del comandante venivano custoditi gli strumenti per la navigazione: carta marina, da aggiornare ad ogni nuova esplorazione, la bussola, l'astrolabio e le clessidre. Per la ciurma non esiste altro alloggio che la tolda sotto coperta, ove non vi è altezza sufficiente per rimanere in piedi. Sotto la tolda si trova la stiva, nella quale si immagazzinano i barili dell'acqua, i viveri, l'armamento e le munizioni, e sotto il tavolato della stiva il fondo della nave, o sentina, colma di zavorra, ove si accumula l'acqua attraverso gli interstizi del fasciame trasformandosi in putredine e miasmi pestilenziali. Si tenga anche conto che tali navi portavano anche animali vivi quali pollame, maiali, capre,.. da uccidere durante la navigazione.

Le navi di Magellano non erano caravelle, ma caracche classificate come nao, quindi più grandi e si stima per una di 100 tonnellate una lunghezza in coperta di soli 24 metri, 17 m di chiglia, 8 metri di larghezza, 4 metri dal fondo alla coperta con 2.5 m di pescaggio. In sostanza non erano più grandi di un odierno peschereccio per pesca costiera ovvero erano dei veri gusci di noce nelle immense distese d'acqua degli oceani e su di esse gli uomini di mare della fine del XV secolo e dei primi decenni del XVI svelarono tuttavia alle successive generazioni la metà del mondo.

Il capitano era il comandante. Il maestro poteva essere il proprietario della nave o comproprietario oppure colui che rappresentava i finanziatori.

Il pilota era il responsabile della rotta da seguire ed in pratica l'unico esperto nell'arte del navigare ed utilizzatore degli strumenti di bordo (astrolabio, bussola, quadrante,..) e conoscitore delle maree.

A seguito dei viaggi di Colombo e della conseguente apertura di nuove rotte sconosciute, in Spagna venne fondata nel 1503 la Casa de Contratacion de las Indias, con sede in Siviglia. Così fin dall'inizio del XVI° secolo, in Spagna si prestò particolare attenzione alla preparazione dei piloti.

Poco dopo la fondazione fu poi stabilita, nell'agosto del 1508, la cattedra di Arte della Navigazione e Cosmografia e fu creato l'ufficio di piloto mayor.

Quest'ultimo doveva esaminare coloro che aspiravano a diventare piloti di navi, presiedeva la giunta dei cosmografi (Tribunal de cosmografos) ed era incaricato della redazione del padron real, ossia della carta generale delle nuove terre scoperte, delineata sulla base dei dati acquisiti di volta in volta dalle diverse spedizioni di scoperta ed esplorazione.

La Casa era un organismo incaricato di dirigere tutte le comunicazioni tra la Spagna ed i possedimenti d'oltremare col compito di approntare ed inviare navi e di riceverle al loro ritorno con i tesori e le merci spettanti al sovrano o a privati.

Doveva inoltre selezionare attentamente quanti desideravano imbarcarsi per le Indie, tenere il conto preciso di tutto ciò che si inviava in quelle terre e di quanto da esse si riceveva e di far pagare le imprese e i diritti che gravavano sulle esportazioni e le importazioni.

Amerigo Vespucci fu uno dei primi piloto mayor fino alla sua morte, avvenuta nel 1512.

A bordo delle navi di Magellano, dopo il capitano ed il pilota, veniva il maestro, ossia vice-comandante o nostromo capo, incaricato di far eseguire gli ordini del capitano, di dirigere i marinai nelle guardie e nell'esecuzione dei servizi, come la manovra delle vele, gli ormeggi e gli ancoraggi.

Furono tre i maestres italiani presenti alla spedizione (Ponzoroni sulla **Trinidad**, Salamone sulla **Victoria** e Palca sulla **Santiago**).

Il contra maestro era immediatamente sottoposto al maestro ed era incaricato di far eseguire gli ordini di questi e del pilota, affidava i lavori da compiere, si occupava della stiva e della manutenzione delle attrezzature, curava

l'esecuzione delle pulizie generali, la sgottatura della sentina, la ventilazione delle vele e lo spegnimento del focolare al tramonto del sole.

L'escribano doveva stendere gli atti di possesso delle terre scoperte e tener conto di quanto si caricava o scaricava. L'alguacil, ufficiale di giustizia, era incaricato della punizione dei marinai che trasgredivano gli ordini o si rendevano colpevoli di reati, il veedor calcolava le spese ed il despensero doveva interessarsi della custodia e della distribuzione dei viveri e istruire i mozzi di guardia nelle cantilene che questi dovevano far sentire ogni volta che si capovolgeva la clessidra, per avere la certezza che non si fossero addormentati.

I maestri d'ascia e i calafatati (carpinteros e calafates) infine, dovevano aver cura della nave stessa, delle pompe impiegate nella sgottatura della sentina e della calafatura del fasciame per conservarlo in buone condizioni mentre il tonelero (bottaio) badava alla tenuta delle botti e dei barili dell'acqua e del vino.

Oltre al generico marinaio altri termini e ruoli erano grumete (mozzo),paje (apprendista mozzo),sobrasaliente (soprannumerario ed in genere erano dei combattenti, il merino (addetto di polizia) ed infine i criados ovvero gli uomini di fiducia o servitori dei capitani (Pigafetta era il criado di Magellano e Alfonso Coto era il criado del capitano della Concepcion Gaspar de Quesada).I capitani a loro volta potevano avere dei servi veri e propri o degli schiavi.

Il cambio della guardia e la consegna della barra del timone venivano effettuati secondo un metodico rituale e le osservazioni del sole e delle stelle dovevano essere fatte ad ore fisse. Gli unici orologi di cui disponevano le navi del tempo erano le cosiddette ampolletas o relojes de arena (ossia le clessidre) ed ogni nave ne teneva una buona scorta.

Quanto all'alimentazione dei marinai del tempo, sappiamo che sulle navi spagnole questi consumavano un solo pasto caldo al giorno, che veniva distribuito verso mezzogiorno, sempre che il tempo consentisse di accendere il focolare, il quale era collocato all'aperto sotto la tolda.

Dalla Instruccion Nautica di Garcia de Palacio, pubblicata nel 1587, sappiamo che il nostromo dirigeva il servizio di mensa a bordo dei grandi galeoni diretti in Messico: i mozzi sistemavano la tavola sul ponte di prua, apparecchiavano, servivano i pasti, sparcchiavano e toglievano la tavola.

A bordo dei velieri del tempo di Magellano è probabile, invece, che ogni marinaio semplice mettesse la propria razione in una ciotola di legno e andarsi a cercare un posto qualsiasi per mangiarsela con le mani. Sono comunque documentati, oltre alle ciotole di legno, anche i cuartillos (bicchieri di legno) e cucchiai di legno. Non esistevano forchette. Per coltello si usavano poi i coltellacci da lavoro. Le bevande erano acqua e vino. I generi alimentari erano costituiti da olio d'oliva (contenuto in grandi giare di terracotta e usato per cuocere carne, pesce e legumi), dal lardo, carne e pesce sotto sale, gallette e biscotto (pane biscottato preparato con pasta di farina e cereali).

La dieta giornaliera di un marinaio era così composta: Circa mezzo kilo di biscotto, un poco di olio,30 once di vino e 50 di acqua, piccole quantità di aglio cipolle e legumi (lenticchie, ceci o brodaglie di fagioli) e, quando c'era, carne o pesce essiccato, formaggi, miele. La vitamina C è presente in aglio e cipolle ma le quantità di questa erano estremamente modeste (vedi appendice successivo sullo scorbuto). Per dolcificante vi era il miele essendo lo zucchero troppo costoso. Le navi della spedizione di Magellano imbarcarono alla partenza:

- Dieci tonnellate di biscotto
- Seimila libbre di carne di maiale salata
- Cinquecento barili di vino
- Animali vivi (mucche, galline, maiali)

I documenti della spedizione attestano inoltre presenza nelle stive di aceto, formaggio, lenticchie e fagioli secchi, riso, aglio, noci, mandorle, uva passita e fichi secchi.

Nel caso di lunghi viaggi come quello di Magellano i cambiamenti di clima e gli elementi atmosferici deterioravano con estrema rapidità i viveri imbarcati. Ciò nonostante, essi venivano ugualmente consumati in mancanza di riserve fresche. Altre volte i topi e gli insetti che infestavano le stive contaminavano gli alimenti.

Pigafetta riferisce nel suo diario che a pochi giorni dall'inizio del viaggio la ciurma mangiava cibi contaminati dall'orina dei topi, gallette ridotte a poltiglia ammuffita e piena di vermi e beveva acqua ormai imputridita. Come conseguenza di queste ed altre penurie determinate dalle circostanze, il flagello della dissenteria, contro

il quale non vi erano rimedi adeguati, faceva strage durante i viaggi dell'epoca. A questo flagello si aggiungeva lo scorbuto!

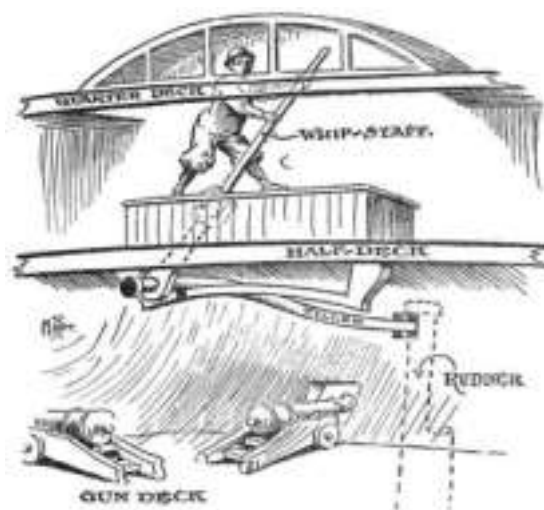
L'immagine sottostante mostra le difficoltà a restare in piedi del timoniere che manovra la barra a causa del rollio della nave. Sulla scala l'ufficiale di guardia gli comunica la variazione di rotta. Davanti al timoniere, a fianco della chiesuola su cui sono disposte le bussole e gli altri strumenti di navigazione, un marinaio prende nota della rotta mentre un altro rigira la bussola.



La figura precedente mostra la manovra diretta della barra del timone (tiller in inglese).

E' molto probabile però che il timone della Victoria fosse manovrato col sistema di barra (agghiaccio) e rinvio (manovella/whipstaff in Inglese).

La postazione del timoniere era quindi all'aperto, esposto alle intemperie, come mostrano le seguenti foto del modello.



Sarà poi sui galeoni dell'epoca successiva che il timoniere aveva postazione scomoda ma comunque al coperto e doveva poter vedere la direzione assunta dalle vele.

Soltanto dopo il 1700 (e non prima) verrà poi utilizzata la classica ruota del timone. Molti filmati che ci propinano galeoni del 1600 dotati di ruota del timone sono pertanto anacronistici.

L'unico pasto caldo giornaliero, di mezzogiorno, veniva consumato, previo bel tempo e disponibilità dei viveri, utilizzando un focolare portatile a legna come mostrato nelle seguenti immagini.



Se fortunati si mangiava zuppa di pesce o carne salata fatta bollire a lungo, ascoltavano un mozzo che col suo tamburello suonava qualcosa di allegro.

Il magro pasto, completato con una razione di biscotti, è accompagnato da vino annacquato. Come tovaglie hanno steso sul ponte alcune vecchie vele. Per evitare incendi, preoccupazione costante sulle navi in legno, il focolare era appoggiato all'impavesata sottovento accanto ad un secchio pieno d'acqua per l'occorrenza.

La flotta di Magellano trasportava merce da barattare coi nativi e, dai documenti consultati, risulta che era composta da 20.000 campanellini per richiamo di falchi (si scoprirono molto apprezzati dai nativi dal tempo di Colombo) in 3 dimensioni diverse, qualche quintale di perline di vetro, braccialetti d'ottone, uncini, seta, cotone, pezzi di lana di colori vari, 400 dozzine di coltelli tedeschi (qualità molto scadente nei confronti di quelli spagnoli), un migliaio di specchietti di cui un centinaio di buona qualità, del mercurio (forse per scopi medici).

E' divertente notare che quando Vasco de Gama si presentò ai sultani e raja dell'Oceano Indiano questi si sentirono offesi per il poco valore e ridicola qualità dei doni offerti e quindi, reduce di questa esperienza, Magellano volle portare anche merce di valore della quale però non si ha un inventario ma sappiamo che nelle Filippine e nelle Molucche ai capi locali furono donati dei manufatti di seta in stile Turco nonché abiti di seta e lana.

A bordo delle navi del tempo vi erano luoghi speciali per le necessità fisiologiche degli uomini imbarcati: l'orina e le acque di scolo si raccoglievano nella sentina della nave scendendo attraverso fori appositamente praticati allo scopo, cosicché, soprattutto quando la nave si muoveva eccessivamente, i fetori salivano sino alla coperta.

Come liberare il ventre a bordo delle navi prive di latrine, era poi veramente problematico.

Fra'Antonio de Guevara, francescano che divenne cronista di Carlo V nel 1526, irritato per la mancanza di privacy che aveva dovuto sopportare durante un viaggio nel Mediterraneo, scrisse: ogni passeggero che voglia purgarsi il ventre..., deve per forza appoggiarsi ad una feritoia e, cosa che non si può dire senza vergogna, né tanto meno fare così pubblicamente, tutti lo devono vedere seduto su tale latrina come lo hanno visto mangiare a tavola.

Di notte i marinai dormivano a ciel sereno sul tavolato del ponte, avvolti in una coperta condivisa tra più persone, anche se in alcuni casi è attestato, dopo i viaggi di Colombo, l'uso dell'amaca appreso dagli indigeni delle Antille.

Ne è prova un documento redatto al ritorno della Victoria in Spagna, dal quale risulta che Pigafetta aveva a bordo una "cassa con un amaca legata sopra, che dice che contiene i suoi indumenti ed altre cose." Al calar della sera, gli uomini si raccoglievano sul ponte e pronunciavano in coro le preghiere; si accendevano le lanterne con una guardia permanente per evitare incendi, si spegneva il fuoco nel focolare e l'ufficiale addetto annotava nel suo libro gli eventi della giornata alla luce della chiesuola della bussola (detta bitacora, ecco perché il diario veniva detto libro de bitagora). All'alba la nave capitana ammainava le vele e le altre navi della spedizione dovevano avvicinarsi per salutarla con salve di cannone (usanza praticata anche al tramonto nella spedizione di Magellano); ogni infrazione a tale "procedura" veniva severamente punita e si ripeteva tutti i giorni anche a mo' di appello per verificare che le navi vi fossero tutte e che nessuna si fosse persa o avesse disertato. I regolamenti stabiliti per la spedizione di Magellano e ricordati da Pigafetta nel suo diario, ci fanno conoscere che la nave capitana doveva sempre procedere avanti ed a tale scopo questa recava a poppa un farol, la luce principale composta da un fanale alimentato da legno immerso in pece; se oltre a detta torcia veniva accesa una lanterna o una corda di sparto, le altre navi dovevano fare altrettanto per assicurare che seguivano in squadra. L'accensione di due fuochi, senza lanterna, indicava cambio di direzione, o rallentamento della velocità, o incontro di venti contrari, mentre di tre fuochi indicava il togliere il coltellaccio della vela maggiore (ridurla). L'accensione di quattro fuochi segnalava la necessità di ammainare tutte le vele, o, se queste erano già ripiegate, di spiegarle. Fuochi multipli indicavano infine bassi fondali e necessità di navigare con cautela, mentre vari colpi d'artiglieria annunciavano l'avvistamento della terra.

I cerimoniali religiosi erano strettamente seguiti, del resto per chi navigava in mari sconosciuti la protezione divina era più che mai necessaria e nessun comandante dell'epoca avrebbe mai tralasciato una sola delle tradizionali funzioni religiose che si tenevano a bordo. Il cassero o castello di poppa, fragile fortezza in cui si

trova à'unico alloggio, quello del comandante, che si fregia in alto di una lanterna e che è al tempo stesso simbolo di comando e guida per la navigazione notturna. Dal castello si dirige la manovra e nella cabina del comandante si custodiscono gli strumenti per la navigazione: la carta marina, che si andrà sempre più perfezionando ad ogni esplorazione marittima, la bussola per mantenere la rotta, l'astrolabio per prendere l'altezza degli astri e le clessidre per misurare il tempo. Per la ciurma non esiste altro alloggiamento che la tolda sotto coperta, ove non vi è altezza sufficiente per rimanere in piedi. Sotto la tolda si trova la stiva, nella quale si immagazzinano i barili dell'acqua, l'armamento e le munizioni, e sotto il tavolato della stiva il fondo della nave, o sentina, colma di zavorra ove si accumula acqua attraverso gli interstizi del fasciame trasformandosi in putredine e miasmi pestilenziali.

Vediamo ora quali fossero i mezzi e gli strumenti di navigazione. Una nave dell'epoca che solcasse l'oceano più o meno aveva a bordo attrezzi di carpenteria e falegnameria (incluso tavole e chiodi), cordame, catrame, olio di balena, grasso, zolfo, tele, cuoio, cera, carrucole ed ogni tipo di ricambio per la manovra delle vele, ancore di riserva, catene, boe, bandiere, stendardi e lance, moschetti, falconetti, polvere, palle di pietra, metallo da lavorare, accessori per accendere il fuoco, archi, frecce, elmi, scudi, spade, lance... E per mangiare: biscotti, fagioli e piselli secchi, vino, aceto, olio di oliva, miele, sciroppi, pesce essiccato, carne salata, maiale salato, maiali e galline da uccidere poi in mare, sale, farina, riso, formaggio, fichi, mandorle...

E ancora calderone di rame per cucinare, pentolone a tre piedi, mestoli, misurini, coltelli, candele, lampade, legna per il fuoco, ramazze, secchi, stuoie, cesti, uncini per pescare, arpioni, reti...

Ed ancora carta e carte nautiche, inchiostro, bussole, aghi e magneti di riserva, piombi, seghe, tamburi e tamburini.

Per le trattative con i popoli incontrati i portoghesi avevano insegnato di portare chincaglierie di vetro, pettini, cappellini, cianfrusaglie varie.

Non potevano mancare ovviamente clessidre, regoli, quadranti ed astrolabio. Quest'ultimo era uno strumento molto complicato il quale, con l'aiuto degli astri, consentiva di orientarsi; esso fungeva anche da orologio. Furono gli arabi a farne largo uso e a perfezionarlo. A seconda delle latitudini i dischi di lettura erano diversi.

Non ne approfondiremo il funzionamento anche perché l'astrolabio "completo" e classico, tipo quello della foto seguente, non era utilizzato dai nostri navigatori.



A bordo il tempo veniva misurato con la clessidra sorvegliata costantemente da un addetto, il cui compito era di girarla e prendere nota, ogni volta con delle tacche (ad esempio, ogni mezz'ora). Questo compito veniva normalmente affidato al ragazzo di bordo più giovane.

La latitudine, ovvero la distanza misurata in gradi da Nord a Sud poteva essere misurata con un quadrante rilevando l'altezza della stella polare sull'orizzonte ed apportando piccole correzioni.



Oltre al quadrante la latitudine si misurava anche con l'astrolabio classico, ovvero col retro di esso (mostrato nella foto seguente).



Ma i portoghesi ne perfezionarono uno molto più semplice.

L'ultima foto mostra l'astrolabio marino perfezionato dai portoghesi e derivante da quello più complesso mostrato nelle foto precedenti. La parte sottostante è appesantita. Si noti tra l'altro il simbolo della croce.

E come veniva tracciata la rotta? In maniera molto, per così dire, artigianale. Come si vede nelle foto seguenti,



la tavoletta della rosa dei venti ha piolini che venivano inseriti ogni mezz'ora dal centro verso l'esterno, segnando così la rotta letta dalla bussola. Sotto la rosa dei venti vi era poi un'altra tavoletta dove ogni mezz'ora veniva inserito il piolino indicante la velocità in miglia all'ora.

Se questa era ad esempio stimata in otto miglia, la prima fila aveva l'ottavo foro occupato dal piolino. E così via.

Ogni quattro ore il pilota annotava e faceva una stima di direzione per la prossima rotta.

Si capisce che tale sistema era adatto per marinai analfabeti e che la stima della velocità era estremamente grossolana, al punto che su una stessa flotta le stime dei vari piloti poteva differire anche di molto tra loro.

Come ricorda José Maria Martínez-Hidalgo, già direttore del Museo Marittimo di Barcellona e studioso della navigazione dell'età delle grandi scoperte geografiche, spettava al pilota mantenere la rotta e badare a quanto aveva relazione con la parte nautica, nella quale egli era a volte l'unico esperto. Egli doveva portare con sé carte, astrolabio, bussola, quadrante, clessidre e sonde e avere inoltre conoscenza delle maree. Alonso de

Chaves, piloto mayor della Casa de Contratación dal 1552 al 1586, diceva che "el piloto en la nao es asi como el anima en el cuerpo humano".

Tale articolo è l'Appendice 1 estratto dal testo "ci siamo persi un mercoledì" di Luigi Tufolo.

BARCHE STORICHE

Uno storico articolo coevo per ricordare una storica barca che da quasi 150 anni è a pieno titolo l'antesignana di qualunque attività diportistica dello yachting italiano. Nell'era supertecnologica che stiamo vivendo, leggere ogni tanto qualche pagina come quella che con orgoglio riportiamo fa particolarmente bene alla mente ed allo spirito che entrambi ormai non sono più alimentati da valori etici e soprattutto formativi per la gioventù degli anni 2000.

1875 “VIOLANTE”, la prima barca da diporto in Italia

Come già era avvenuto sulle coste del sud della Gran Bretagna, lo sviluppo dello yachting italiano è strettamente legato alla cantieristica mercantile, che nel nostro paese è particolarmente fiorente lungo le due riviere liguri. Lo Stato unitario è appena nato. L'alta borghesia e gli aristocratici sono attratti dal valore delle cavalleresche sfide veliche la cui eco giunge da oltre Manica. Diventano anch'essi committenti di scafi per il diporto e si trasformano in armatori che, riuniti in club, seguono comportamenti, usi e regolamenti già sperimentati dagli yachtsmen inglesi. Questa cronaca dell'epoca ci offre un quadro fedele sull'ambiente e sui personaggi delle prime vicende veliche italiane.

(da *Rivista Nautica*, giugno 1892)

(firmato) “DRIZZA”

Trent'anni or sono la passione per il mare non si era per ancora sviluppata nella gioventù italiana; il yachting era vocabolo sconosciuto in Italia, forse si sarebbe considerato, per lo meno, come spirito bizzarro colui il quale avesse pensato farsi costruire un piccolo bastimento, poniamo di 25 tonnellate, a scopo di diporto. A Genova, a Livorno, a Napoli eranvi, è vero, alcuni ferventi adoratori della vela, ma, pur troppo, i loro altari erano barche di piccole dimensioni e tutto al più semi pontate.

Nel 1873 in Napoli, ove maggiore era il numero delle barche da diporto, costituivasi una Società di regate foggiate sulle norme dei Clubs inglesi; essa contava una trentina di barche, per la maggior parte di lieve tonnello; e molte di esse guernite a doppia vela latina. Il Club di regate in Napoli ebbe vita splendida, ma breve, e pur troppo, quasi inoperosa negli ultimi anni. L'ultima regata da essa bandita si fu nel 1879 e fu corsa presente S. M. la Regina Margherita.

A Genova, e più a Sampierdarena, eranvi pure alcuni passionati di cose di mare, i quali alla domenica si dilettavano di bordeggiare colla tramontana o cogli imbatti, o venticelli foranti, che increspano l'azzurra distesa d'acqua nella quale si specchia Genova, la Superba.

Fra costoro passionatissimi erano i fratelli Garibaldi e Luigi Oneto colla *Caffaro* minuscola goletta costruita da esso, poscia allungata di proravia e guernita a cutter. Il Console inglese sig. Yeats Brown, fino dal 1869 aveva acquistato in Inghilterra un'elegante lancia a vapore colla quale ben di sovente da Genova recavasi a Portofino, ove egli possiede una semplice, quanto elegante villeggiatura, e da dove veramente splendido è il colpo d'occhio che si gode sul golfo di Genova, da Capo Mele alla punta del Mesco: ad un inglese però, se una imbarcazione a vapore può essere utile, è soltanto con una a vela che egli prova l'intima soddisfazione della vita marina, quindi nulla più naturale che il sig. Brown, conoscendo nel sig. Oneto un confratello in yachting, da esso facesse costruire un piccolo cutter di forse 8 tonnellate che battezzò *Blak- Tulip*.

Al *Caffaro* ed al *Blak-tulipe* devesi in parte se a Genova nacque e si sviluppò l'amore per il yachting; giacché queste due barche da diporto munite di coperta, con grandi velature, e che quasi ogni domenica



gareggiavano fra loro, invogliarono alcuni signori genovesi ad sperimentare ancor essi i divertimenti marineschi poco anzi o ignorati, o negletti. Primo fra costoro si fu il capitano E. A. D'Albertis, ([foto a pagina precedente](#)) già ufficiale della R. Marina, competentissimo nelle cose di mare, e passionato per il yachting, per i viaggi, per quanto presenta l'attrattiva dell'imprevisto, e per quanto richiede ardire ed energia. Il D'Albertis in Inghilterra più d'una volta aveva ammirato le candide vele e gli scafi eleganti degli yachts; più d'una volta, era stato sul punto di acquistarne uno e con esso tornarsene a Genova, ma le cure del proprio bastimento, (comandava in allora un veliere) ed altre cause, lo fecero mutar d'avviso.

Ritornato in patria, visti *Caffaro* e *Blak-tulipe*, potente si ridestò in lui la passione per il mare, ed allo stesso Oneto diè commissione di costruire un piccolo cutter che varato il 23 febbraio 1875 prese il nome di *Violante*.

Intanto poco a poco il gusto per la navigazione da diporto si estendeva, alcuni signori a Genova ed a Napoli comperavano o facevano costruire barche da diporto. Sorsero in allora la goletta *Atalanta* del signor Enrico Peirano, il *Fanfulla*, entrambi costruiti sui modelli di *Oneto*; *Follia*, *Malesia*, *Ardita*. Il Principe Rospigliosi di Roma si rendeva acquirente in Inghilterra del cutter da corsa *Fanny* ed il Principe Sciarra Colonna della celebre goletta *Saffo*. A Napoli il Principe Moliterno ed il Marchese Acquaviva d'Aragona, gareggiavano fra loro col *Nair* e col *Nelusko* di circa 20 tonnellate ognuno, costruiti a Castellammare; mentre la *Florence*, piccola lusoria di 7 tonnellate semipontata, e proprietà del Marchese di Santa Silia rappresentava il tipo della feluca sorrentina a tre vele latine. Il gusto nautico cominciava a svilupparsi: ove dapprima esistevano piccole barche destinate al bordeggiamento, ma le quali non presentavano comodità alcuna, e per deficienza di tonnellaggio e per qualità poco marine, si videro sorgere yachts eleganti e veloci; ove pochi erano i giovanotti che si dilettassero del mare, erasi raggranellato un gruppo di yachtmen. — Nel. ottobre 1879, si costituiva il R. Y. C.I. per opera solerte del Conte Ponza di S. Martino.



Il cutter "Violante" del capitano Alberto D'Albertis, progetto di Luigi Oneto, costruito da Agotino Briasco, varato nel 1875, lunghezza 11,50, creato per effettuare lunghe crociere nel Mediterraneo.

Per ora ritorniamo al *Violante*. Si deve al Cap. E. A. D'Albertis, alle sue crociere, talvolta azzardose, fatte col suo yacht, se lo sport nautico, l'amore del mare, della vita marina, fu condiviso da molti signori, se in Italia sorse un'associazione, simile a quelle inglesi, avente per scopo: fare progredire la navigazione da diporto.

Teorie, regolamenti, statuti e discussioni, sono cose le quali occorrono per formare una Società, ma l'esempio e la pratica sono indispensabili, e queste furono date dall'Armatore e Capitano del *Violante*, il quale, non attenendosi a quel vecchio proverbio, non genovese però, loda il mare e tienti a terra, si diè a correre col *Violante* per il Mediterraneo, issando come guidone una stella bianca in campo azzurro; primo guidone adottato in seguito quale distintivo dagli yachts italiani. Nè la sola passione per il mare spingeva il Cap. del *Violante* a bravare il tempo o a correre col proprio yacht da un porto all'altro; giacché con nobile pensiero egli volle che il *Violante* servisse pure, sebbene in modo limitato, a scopi scientifici, a procurare al Civico Museo di Genova, esemplari di ittiologia, e di ornitologia. *Utile dulci* fu il motto o impresa del *Violante*, il quale nel marzo del 1875 diè principio alla serie delle sue crociere in Mediterraneo.

La prima ebbe per meta la Gorgona, la Capraia, varie località dell'isola d'Elba, il Giglio, Gianutri: questa corsa di prova, per mo' di dire, terminò col salvataggio di una barca peschereccia.

Nella seconda crociera, toccò di bel nuovo la simpatica Gorgona, la Capraia, la Pianosa, Montecristo, da dove, invece dei milioni, trovativi da Dumas, il *Violante* solo potè portar via due capre selvatiche! Gli isolotti della Vacca, del Toro del Vitello, a mezzogiorno della Sardegna, furono pure visitati e diedero un tributo di falchi Eleonora. Carloforte, Porto Botte e Cagliari furono le tappe, quali forzate, quali volontarie, che terminarono la seconda crociera.

La terza crociera fu di bel nuovo diretta agli isolotti sopraddetti, ed alla Palita, isoletta poco distante dalle coste della Tunisia: nel tragitto il *Violante* dovè lottare con un fortunale da Scirocco, che se benedì ampiamente equipaggio e bastimento ne dimostrò le qualità eccezionali sia dal lato robustezza che da quello marino. Tunisi, l'isola Pantelleria, Palermo, Caprera, sono i punti toccati in questa crociera la quale poco mancò non terminasse con una catastrofe, giacché, fra Capo Corso e la Capraia, con fortunale da ponente libeccio, una ondata strappò da bordo un marinaio, che, per buona avventura, potè essere salvato. Il 18 ottobre il *Violante* un po' tartassato, se si vuole, dai colpi di mare e dal vento, ma sempre robusto, e provato (e come!) si ancorava a Genova.

Nel 1876 il *Violante* intraprendeva una crociera più lunga e che, dato il tonnellaggio del bastimento (tonn. 11,92 di registro) ben poteva dirsi viaggio, il quale avea per scopo l'Arcipelago Greco e Costantinopoli. Questa crociera durò tre mesi circa, dal 7 luglio al 7 ottobre, e fu la più bella, le più ricca di risultati che mai facesse il *Violante*. Le isole Lipari, Messina, Cerigo, Sira, Santorino, Scio, Atene, Tenedos, le isole di Mannara, la capitale dell'impero turco, Terapia, Scio, Smirne, le isole di Linosa e Lampedusa, la Pantelleria, Tunisi, la Galita e Cagliari furono i punti toccati in questa crociera, che lasciò ricordo indelebile in chi ebbe la sorte di parteciparvi.

Nel 1877 il *Violante* visitò di bel nuovo la Galita, Tunisi, Utica e la Pantelleria: sembra che la bianca Tunisi esercitasse un fascino ammagliatore sul *Violante*, e non a torto, giacché Tunisi è l'Africa posta a breve distanza dall'Italia; la Cartagine fu, e di essa non rimangono che cisterne, e Roma dura eterna!

Nei mesi di agosto e settembre del 1879 il *Violante* visitò le isole di Ponza, Malta, Tripoli, Pantelleria l'isola di Gerba e Tunisi. Nell'estate del 1880, meta del "furono le coste Dalmate, così pittoresche, così belle, e diciamolo pure, quasi ignorate; eppure le "Bocche di Cattaro", Castelnuovo, Cattaro, Ragusa, Gravosa, l'isola di Meleda col porto Palazzo, Lagosta, Curzola, celebre per la battaglia combattuta in quelle acque fra le galee Venete e Genovesi, Lissa, Leseria, Brazza Spalato, il suo ampio golfo, e le gigantesche rovine del palazzo di Diocleziano, le piccole città di Solona e di Sign, sono tutti punti che meritano di essere visitati, come lo furono dal *Violante*, il quale, al ritorno potè assistere al varo dell'Italia a Castellammare, terminando quest'ultima crociera dall'affondare l'ancora nel porto di Genova il 3 ottobre.

Ora il *Violante*, ceduto al Marchese Cesare Imperiali di Genova, mutò il vecchio nome in quello di *Sfinge*. Sotto il suo nuovo proprietario, rifece la crociera di Costantinopoli. Napoli, e le coste di Spagna furono obbiettivo di altre crociere, delle quali con vivo desiderio si attende la narrazione promessa dall'Armatore, come già descrisse la seconda crociera di Costantinopoli. Tangeri fu l'ultima Thule della *Sfinge*. Sarà proprio l'ultima? Giova sperare che no.

Le Baleari attendono la *Sfinge*: Palma, Alcudia, Porto Colon, Cabrera le offrono comodi ancoraggi. Inca Monacor, Arta, ammirevoli paesaggi, grotte magnifiche poco note, ma molto più belle di quella così vantata di

Paros. Il *Corsaro* segnò la via, alla *Sfinge* il seguirla.

Le varie crociere fatte dal “furono tutte descritte da qualcuno di coloro che ebbero la ventura di parteciparvi e formano una piccola raccolta, la quale ben può figurare in una biblioteca di bordo. Fra queste crociere, notevole si è quella di Costantinopoli scritta dallo stesso D’Albertis il quale, con essa, con quelle più interessanti a “Madera” alle “Azzorre” ben dimostrò che penna e timone possono stare assieme, e che anche la navigazione da diporto può essere di decoro, di istruzione e tornare utile alla scienza.

Così l’esempio dato dal D’Albertis avesse numerosi imitatori!

Il *Violante*, come dissi, fu costruito a Sampierdarena da Luigi Oneto nel 1875; rovere e pino ne formano l’ossatura e fasciame; nulla fu risparmiato a che l’yacht riuscisse solido e robusto, e a ciò contribuisce pure che tutte le tavole del fasciame esterno corrono per intero da poppa a prora. La prova migliore della cura colla quale Oneto costruì il *Violante*, la si ha, che dopo 16 anni di vita non ebbe per anco bisogno di essere calafatato. Il piccolo cutter è diviso internamente, in modo da avere cabina per proprietario, magazzini per vele, e oggetti da pesca, dispensa, W.C., quadrato, cucina, bassa prora per 4 marinai. E presenta infine quanto può occorrere a due dilettanti della vera navigazione da diporto. Ed ora ecco le principali dimensioni:

Lunghezza massima	metri	13,20
Lunghezza al galleggiamento...	»	11,41
Larghezza massima	»	3,32
Larghezza fuori fasciame	»	3,50
Immersione t.	»	2,43
Piombo in chiglia	tonn.	8
Superficie della randa	metri q.	75,83
» della trinchettina	»	17,14
» del fiocco	»	27,06
» basse vele	metri q.	120,06
» della controranda	»	28,76
» del piccolo coltellaccio	»	23,43
Superficie totale metri q. 172,22 Rapporto dell’intera velatura: all’area della sezione maestra immersa, metri 6,29; all’area del piano di galleggiamento, metri 6,80.		

Come si vede il “Papà” dei legni da diporto, costruiti in Italia, potrebbe portare molta più tela: rammento che più d’un dilettante novellino, trovava strano che il *Violante* avesse così poca tela, ma rammento pure il vecchio adagio: *Chi è in terra giudica,*

Chi è in mare naviga.



GENOVA. CASTELLO D'ALBERTIS MUSEO DELLE CULTURE DEL MONDO

CANOTTAGGIO IN FESTA

Seconda puntata in onore dei 100° anni compiuti dell'allenatore di canottaggio Marcello James che nello sport del remo in Campania ha scritto pagine irripetibili con i colori dei Circoli con i quali è sceso in campo.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport!

di SERGIO PEPE E VINCENZO PALOMBA,

con FOTO DELL'ARCHIVIO RICCARDO CARBONE E DI GIOVANNI FACCHINI

(Parte seconda)

Nella prima parte di questa serie di articoletti abbiamo illustrato a campione due dei Campioni Italiani di Cascone. Abbiamo anche ricordato che Fortino vinse nel 1953 in 4 con il titolo italiano allievi, che fu il primo conseguito da Marcello James nella veste di allenatore del Circolo Savoia. Negli anni '50 il Savoia vince altri quattro titoli italiani, nel 1957 con il due di coppia allievi formato da Curzio Buonaiuto e Corrado Di Donato e con il due con allievi composto da Alessandro Panizza e Sergio Tramontana, tim. Vincenzo Barattolo, nel 1958 con il due con allievi composto da Alfredo Tassi e Giovanni Sasso, tim. Vincenzo Barattolo, mentre nel 1959 Luigi Maria Ricciardi vince in singolo il titolo italiano allievi.

Nell'anno 1960 debutta un giovanissimo canottiere, Raffaele Caliendo, capovoga del 4 iole del Savoia che il 24 aprile si aggiudica la Coppa Alfredo Pattison, messa in palio dal 1919 dall'allora R.C.C. Italia (*foto n. 1*). L'equipaggio è composto da Guido Sorgiacomo, Aldo Calì (futuro allenatore del C.C. Napoli), Arturo Perna, tim. Vincenzino Barattolo (*foto n. 2*).



Foto n. 1.



Foto n. 2.

S. Otto di punta con timoniere,
 2; m. 1.000: 1) S. C. Savoia - Napoli
 - (De Feo, Cenci, Tassi, Nocera, Ca-
 - liendo, La Greca, Cali, Incoronato,
 - tim. Barattolo) in 3'05"4; 2)
 S. C. Posillipo - Napoli in 3'07"8;
 3) S. C. Limite - Limite sull'Ar-
 - no 3'08"1; 4) S. C. Nettuno - Trie-
 - ste 3'14"9; 5) S. C. Esperia - To-
 - rino 3'17"9.

Foto n. 3.

Il successivo 31 luglio il Savoia si aggiudica a Trieste il Campionato Italiano Studenti Universitari in otto fuoriscalmo con Curzio Buonaiuto, Leonardo Carofiglio, Alessandro Panizza, Antonio Balatto, Antonio Laraia, Vincenzo D'Antuono, Alfredo Tassi, Antonio Gargiulo, tim. Adamo.

Nel 1961 Raffaele Caliendo è a bordo dell'otto fuoriscalmo del Savoia che il 6 agosto a Trieste si aggiudica il titolo italiano allievi con Carlo De Feo, Vincenzo Cenci, Bruno Tassi, Domenico Nocera, Raffaele Caliendo, Alberto La Greca, Aldo Cali, Fabio Incoronato, tim. Vincenzo Barattolo (foto n. 3 e 4).



Foto n. 4.

Nelle stesse regate, il Savoia bissa il titolo Italiano Universitari in otto fuoriscalmo, con Alessandro Panizza, Corrado Di Donato, Antonio Laraia, Pino Castaldo, Luigi Maria Ricciardi, Antonio Balatto, Alfredo Tassi, Ubaldo Milone, tim. Ugo Bianco. Il titolo viene vinto nuovamente nel 1963 da Alessandro Panizza, Antonio Balatto, Paolo De Feo, Gaetano Truppo, Giovanni Magliole, Ubaldo Milone, Alfredo Tassi, Eugenio Bertonazzi, tim. Vincenzo Barattolo.

Il 23 maggio 1963 Raffaele Caliendo con Bruno Tassi e Salvatore Rimonti timoniere si aggiudica la regata zonale in due con allievi cadetti (foto n.5) e, successivamente, a Sabaudia, la regata internazionale.



Foto 5.

Il 30 giugno 1963 si svolgono a Pallanza i Campionati Italiani Allievi e Raffaele Caliendo e Carlo De Feo, tim. Salvatore Rimonti, giungono secondi in due con, alle spalle del G.S. Moltrasino. La gara è la quarta della giornata e Raffaele e Carlo scendono nuovamente in acqua per la settima regata riservata agli otto. L'otto del Savoia è composto da Raffaele Caliendo, Michele Tarantino, Carlo De Feo, Ernesto Orlandini, Alberto Maresca, Luciano Ariello, Salvatore Signudi, Mario De Luca, tim. Livio Pellegrino. L'otto si classifica terzo alle spalle del Posillipo e della Moto Guzzi, che si aggiudica il titolo.

Il 3 agosto è in calendario a Duisburg il Pentagonale Giovanile della FISA. In considerazione che l'otto della Moto Guzzi è formato anche da quattro vogatori che avevano vinto il titolo allievi in 4 con, la Federazione decide confermare il 4 con e formare un otto misto composto da vogatori del C.N. Posillipo, Y.C.C. Savoia, G.S. Moto Guzzi, e precisamente: Francesco Scippa (CNP), Carlo De Feo (YCCS), Arnaldo Triboli (MG), Angelo Lettera (CNP), Carlo Segalli (MG), Salvatore Japichella (CNP), Eugenio Astone (CNP), Raffaele Caliendo (YCCS), tim. Ivo Stefanoni (MG). L'otto, viene varato e collaudato a Mandello del Lario, sotto la guida del mitico Giuseppe Moioli e Arturo Cascone, allenatore del C.N.Posillipo (v. parte prima sul n. 141 maggio 2024). Tuttavia, prima della partenza per Duisburg, Salvatore Japichella è sostituito da Marco Antonini della S.C. Limite sull'Arno. (foto n. 6).



Foto 6.

Il risultato? Primi, battendo la Germania in casa! (*foto n. 7 e 8*, tratte da *Il canottaggio*).

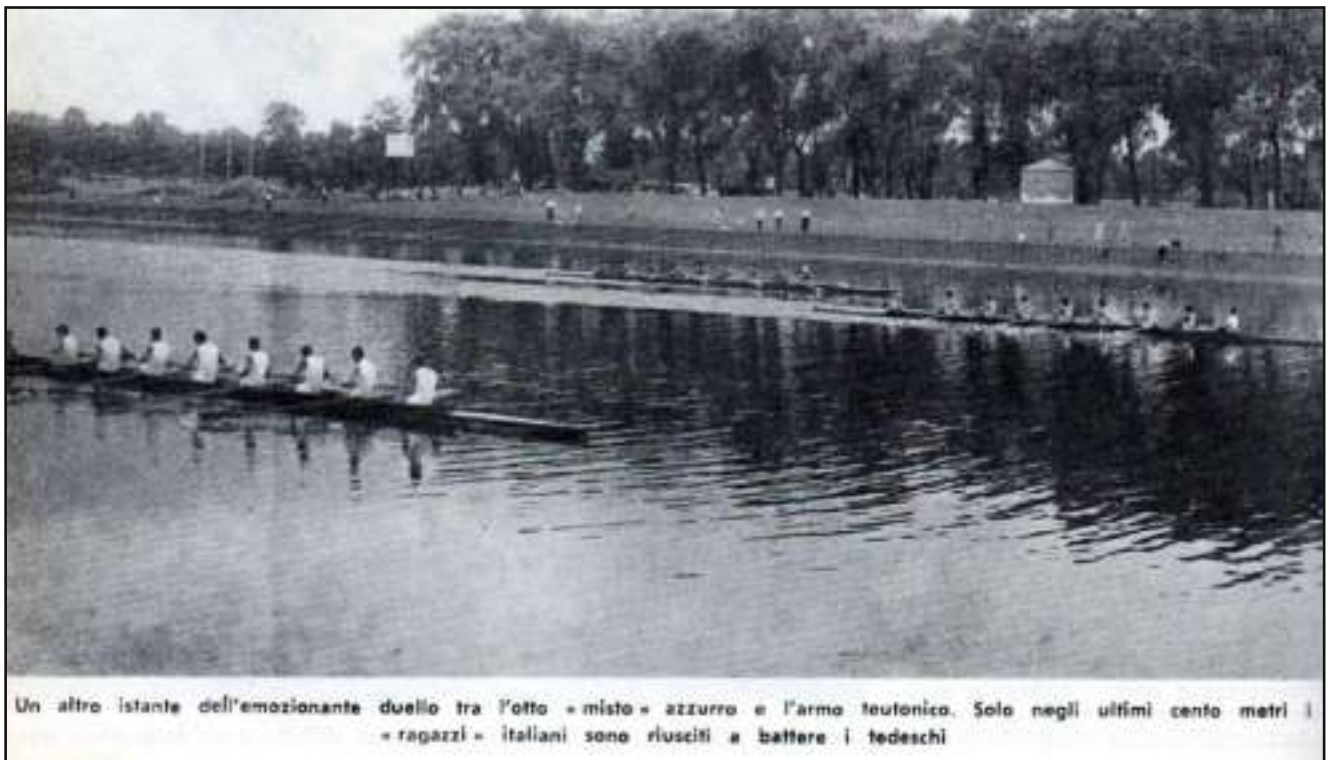


Foto 7.

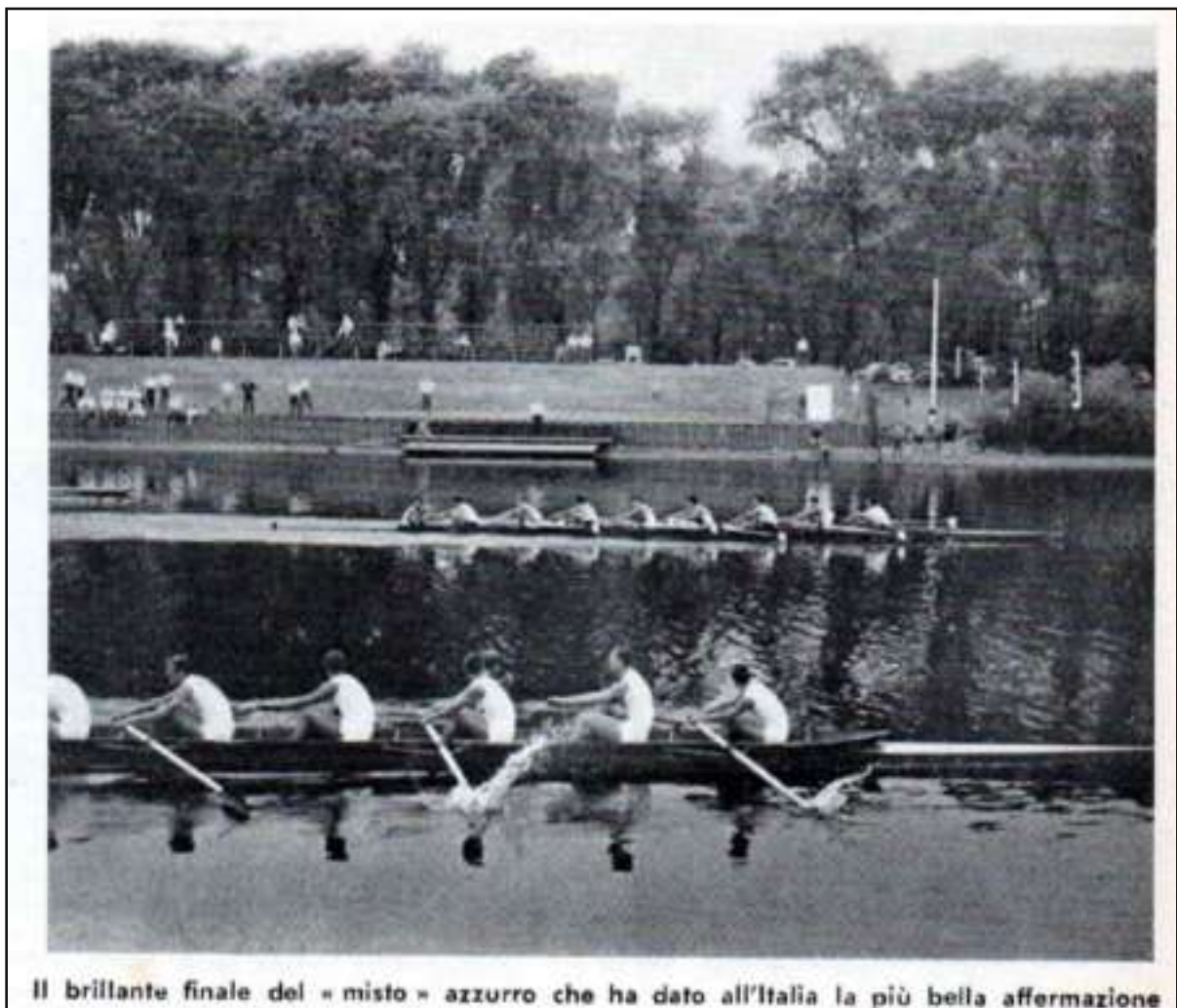


Foto 8.

Sino al 2010 Raffaele Caliendo e Carlo De Feo sono stati i vogatori più titolati del Circolo Savoia: Emanuele Liuzzi, in 4 con, vince nel 2010 il Campionato del Mondo nella categoria under 23, poi seguiranno gli Ori iridati di Ivan Capuano, di Matteo Castaldo, di Alfonso Scalzone e Giuseppe Dimare, di Raffaele Serio, di Nunzio Di Colandrea e di Aniello Di Sabatino, ma è un'altra storia...

Per tutti gli anni '60 e oltre, Raffaele Caliendo continua a remare, eccolo a capovoga dell'otto del Savoia che il 21 maggio 1966 partecipa alle Regate Interzona al Lago di Patria; alle spalle Corrado Di Donato, Tommaso Di Paola, Giuliano Agnes, Ferdinando Veneruso, Luciano Ariello, Salvatore Signudi, Nello Vitiello (*foto n.9*)



Foto 9.



Foto 10.

Ancora una volta al Lago di Patria in doppio senior con Nino Di Domenico, Campione Italiano Allievi nel 1966 in singolo e anche in doppio con Fabrizio Pinardi (*foto n. 10*).

Durante il servizio militare Raffaele continua a remare sotto i colori del Centro Sportivo Esercito. Ed ecco Raffaele il 28 marzo 2024 al Savoia per festeggiare l'allenatore che l'ha portato ai tanti successi. Nella *foto n. 11* è con il Presidente della FIC Giuseppe Abbagnale e il Presidente del Savoia Fabrizio Cattaneo della Volta, mentre nella *foto n.12* è accanto a Marcello James.



Foto 11.



Foto 12.



Foto 13.

Posillipo: Domenico Guarino, Giuliano Porcelli, Eugenio Paduano, Raffaele Gulla, Roberto Abagnaro. Y.C.C. Savoia: Giancarlo De Lella, Giovanni Postiglione. C.C. Italsider: Raffaele Lieto.

Nella **foto n. 14** Giovanni, con Luigi Ussano, viene premiato al Lago di Patria il 1° maggio 1970 dal Presidente del Savoia Guido Pepe.

Giovanni Postiglione ha allenato il Posillipo dal 1974 al novembre 1980, poi la nazionale italiana, unico



Foto 14.

allenatore italiano a ricevere il premio "Allenatore dell'Anno" dalla FISA. Poi direttore tecnico e consulente di numerose federazioni internazionali, Sudafrica, Serbia, Lituania, Grecia (con Stefanos Ntouskos primo canottiere ellenico a conquistare l'oro Olimpico nel singolo a Tokyo 2020). Oggi Giovanni ha l'incarico di coaching director della FISA per la programmazione e la promozione del movimento remiero, e gli è stata affidata dall'Università degli Studi di Roma Foro Italico la docenza in management dello sport.

Pur di intervenire al festeggiamento di Marcello James, Giovanni ha ritardato la partenza per la Grecia, dove era atteso per la preparazione degli equipaggi che avrebbero partecipato alle regate di selezione olimpica di Lucerna. I risultati sono stati lusinghieri: la Grecia in totale ha conseguito il pass per quattro equipaggi.

Nella **foto n. 15** Giovanni e Marcello James.

(continua sul prossimo numero).



Foto 15.

CAPITANI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO

A cavallo tra '800 e '900 un'altra numerosa ed importante famiglia nella storia degli armatori torresi ricostruita da Ciro Altiero con documenti storici e affascinanti foto dell'epoca. Un lavoro certosino che lo ha impegnato per anni e del quale tutta la comunità torrese gli deve essere grata.



LA FAMIGLIA ALBANESE

CIRO ANTONIO ALTIERO

Fra la metà dell'ottocento e nei primi anni del novecento gli Albanese furono sicuramente gli armatori più facoltosi a Torre del Greco, infatti nel corso degli anni amministrarono ben trentanove velieri, un numero ragguardevole per la nostra cittadina; degno di nota è che gli Albanese, famiglia molto numerosa in quegli anni, erano quasi sempre gli esclusivi proprietari dei velieri, fatto praticamente unico a Torre del Greco perché in genere la ripartizione dei carati di un veliero era divisa fra più famiglie per condividere sia le spese di costruzione, sia gli eventuali rischi, nonché i profitti.

Le notizie che abbiamo raccolto sull'albero genealogico degli Albanese sono molto frammentarie essendo un nucleo molto numeroso; sicuramente i capostipiti dell'attività armatoriale di questo grande nucleo familiare si possono considerare i fratelli Michele e Giovanni Albanese, che nel 1865 vararono a Torre del Greco la loro prima goletta di circa 100 tsl denominata "**La Domenica**".

I due fratelli con l'apporto dei loro famigliari fra il 1865 e il 1891 erano proprietari di ben nove velieri; dopo la goletta "**La Domenica**" nel 1870 vararono la goletta denominata "**La Potente**" e dopo due anni vararono il brigantino goletta "**Giuseppe**" un piccolo veliero di due alberi di circa 97 tsl infine nel 1874 vararono una tartana denominata "**Sant'Anna**".

Dopo circa sette anni e precisamente fra il 1881 e il 1891 gli Albanese ripresero a investire nella costruzione di altri velieri di piccolo tonnello e vararono sempre dagli scali di Torre del Greco, la goletta "**Rosa Madre**", il brigantino goletta "**S. Francesco da Paola**", il brigantino goletta "**Michele Padre**" e la goletta "**San Bartolomeo**" di 107 tsl.

Spesso i capitani dei velieri erano gli stessi componenti della famiglia, sicuramente figli di Michele e Giovanni come Cristofaro Albanese, capitano della goletta "**La Potente**", il capitano Michele Albanese che comandava il brigantino goletta "**Giuseppe**", Vincenzo Albanese che comandava la goletta "**Rosa Madre**" e il capitano Giosuè Albanese che era al comando del brigantino goletta "**Michele Padre**".

Tutti questi velieri vennero iscritti al Compartimento Marittimo di Napoli non essendo possibile registrarli a Torre del Greco; in seguito nel 1890 anche a Torre del Greco fu istituito un "Ufficio di Porto" e con l'aumento del traffico commerciale del nostro porto nel 1904 l'ufficio fu elevato a Capitaneria, poi nel gennaio del 1908 fu costituito il Compartimento Marittimo di Torre del Greco.

Il primo veliero degli Albanese iscritto nel Compartimento Marittimo di Torre del Greco fu la goletta "**Bettina**"

di circa 110 tsl, varata a Torre del Greco nel 1883 di proprietà di Giosuè, figlio di Michele.

Come già abbiamo sottolineato i germani Michele e Giovanni furono molto prolifici e sicuramente si deve ai loro figli il grande incremento dell'attività armatoriale della famiglia Albanese; Michele, che morì nel 1890, ebbe otto figli: Giosuè, Antonio, Giovanni, Vincenzo, Maria, Giuseppa, Cristoforo, Luigi; mentre il fratello Giovanni ebbe cinque figli: Tommaso, Michele, Maria, Luciano e Francesco.

La famiglia Albanese dal 1892 fino ai primi degli anni '30 del secolo XIX gestì nel tempo altri 30



Tommaso Albanese



Cap. Francesco Albanese

velieri, la maggior parte costruiti nei cantieri di Torre del Greco o in altri cantieri italiani e verso la fine della loro attività armatoriale le ultime acquisizioni furono velieri costruiti in cantieri stranieri.

Di questi velieri uno di quelli di portata maggiore fu il brigantino goletta “*Filippo*”, varato a Marina di Alimuri l’11 novembre del 1873 di 447 tsl e acquistato in comproprietà da Michele, Tommaso, Francesco e Luciano che erano figli di Giovanni ed erano proprietari di tre carati ciascuno; sei carati invece erano di proprietà Giovanni figlio del defunto Michele, mentre i rimanenti sei carati erano del socio Carmine Iacone con sei carati; questo fu uno dei pochi casi in cui la famiglia Albanese non aveva la totale proprietà del veliero.

Nel 1902 gli Albanese ordinarono ben quattro velieri; fra questi venne varato il 4 giugno il brigantino goletta “*Immacolata*” di quasi 300 tsl di totale proprietà dei cugini Cristofaro, Michele, Bartolomeo, Francesco, Michele, Tommaso e Luciano.

Dopo soli quindici giorni scese in mare la nave goletta denominata “*Camelia*”, un magnifico veliero di 438 tsl di cui Tommaso Albanese, figlio di Giovanni possedeva l’intera proprietà.

Sempre a Torre del Greco il 18 settembre del 1902 venne varato il brigantino a palo “*Giovanni Albanese*” di quasi 500 tsl uno dei velieri di portata maggiore varati nella nostra città all’epoca. Anche questo tre alberi oltre ai fratelli Michele, Tommaso e Francesco, figli di Giovanni, aveva come soci Gennaro Malinconico e Maria Mazza moglie di Luciano Albanese.

Gli Albanese nel 1913 furono fra i primi armatori torresi ad acquistare un veliero con scafo in ferro, una nave goletta di quasi 400 tsl di costruzione tedesca a cui imposero il nome di “*Erricuccio*”; di questo veliero era comproprietario Michele Albanese, figlio di Giovanni, insieme al socio Angelo Camelia.

Questi velieri di maggiore portata erano abilitati per la navigazione oceanica e una volta partiti dall’Italia con carichi di legno, olio, sale, sughero, o merci varie raggiungevano gli scali dei lontani porti del Nord America, ma anche del sud America, fino ai lontanissimi porti argentini per caricare grano, per poi riattraversare l’Atlantico per scaricare il carico nei porti del nord Europa come Anversa o nel Mediterraneo.

Per coprire la distanza che separa i due porti i velieri impiegavano dai cinquanta ai sessanta giorni di navigazione a seconda delle condizioni del mare.

All’epoca della navigazione a vela il rischio più grave per un veliero e il suo equipaggio era quello di incappare in una tempesta, infatti molti erano i velieri di cui si perdevano completamente le tracce e dopo qualche tempo venivano dichiarati scomparsi in mare.



Il BG Francesco Raiola.

Anche gli Albanese in quegli anni pagarono un elevato tributo di perdite in mare sia come uomini e sia come velieri; fra il 1904 e il 1924 ben nove furono i velieri naufragati e in molti casi come per i brigantini goletta **“Immacolata”**, **“Luigina”** e **“Gerardo”** la perdita fu tragica anche per la scomparsa dell'intero equipaggio.

Anche la Prima Guerra Mondiale portò agli Albanese gravi perdite di vite umane e velieri; infatti furono ben sei i bastimenti affondati dai sommergibili austro-ungarici per un totale di 1.234 tsl.

Il primo veliero fu affondato addirittura quando l'Italia non era ancora una nazione belligerante, infatti il 14 novembre 1914 il brigantino goletta **“Luigi”** veniva silurato in Adriatico nei pressi di Spalato da un sommergibile austriaco; altri cinque velieri vennero silurati da sommergibili nemici nel 1917 oltre che in Adriatico sia nel mar Tirreno che nel mar Mediterraneo; l'ultimo veliero perso dagli Albanese nella Grande Guerra fu il brigantino Goletta **“Giovanni Albanese”** affondato a circa 15 miglia da Punta Imperatore il 19 marzo 1918 a pochi mesi dalla fine della guerra.

Ma le tempeste e gli avvenimenti bellici non erano i soli pericoli che i naviganti dell'epoca dovevano affrontare, sicuramente unica fu l'avventura vissuta dal capitano Francesco Albanese, figlio di Giovanni e dal suo equipaggio.

Il capitano Francesco nel maggio del 1902 era ormeggiato con il suo veliero carico di tavole di legno nel porto di Saint Pierre, in Martinica; dopo aver ultimato le operazioni di scarico e aver ricevuto il pagamento del carico dallo spedizioniere era stato invitato dallo stesso a fermarsi a cena da lui per poi salpare per l'Europa il giorno dopo.

Il capitano Francesco, ringraziando lo spedizioniere, preferì declinare l'invito, e la sera stessa salpò con il suo equipaggio per fare rotta verso il mare aperto; questa decisione fu la salvezza per lui e per i suoi marinai, infatti dopo poche ore dalla partenza del suo veliero, il giorno 8 maggio del 1902, la città di San Pierre fu completamente distrutta dall'eruzione del Monte Peleè che causò 30.000 vittime, pochissimi furono i sopravvissuti. Il capitano Francesco, raccontava questi fatti al suo piccolo nipote oggi parroco della nostra comunità, don Raffaele Borriello che ci ha tramandato questo episodio che suo nonno spesso amava ricordare.

La famiglia Albanese agli inizi degli anni venti iniziò, come tutti gli armatori, a dismettere i velieri ormai obsoleti per il commercio marittimo per acquisire vecchi piroscafi costruiti in nord Europa che ormai nel mondo erano la nuova frontiera del mare già da anni.

Il primo piroscavo denominato **“Francesco Imparato”** venne comprato nel 1926 da Bartolomeo e Francesco Albanese insieme ai soci Michele Bottiglieri, Salvatore Altieri e Francesco Imparato;

nel 1929 i due cugini vendettero la loro quota di proprietà agli altri soci.

L'altro piroscavo acquistato a Bengasi il 24 ottobre del 1929 da Bartolomeo venne denominato **“Cristoforo”** in ricordo del padre e fu l'ultimo bastimento di proprietà di un componente della famiglia Albanese fino al 1933 anno in cui venne venduto.

Con la vendita di questo piroscavo la più importante famiglia di armatori di Torre del Greco a cavallo fra l'ottocento e il novecento cessò la sua attività armatoriale.



Il piroscavo Cristoforo ex Giulio.



Il piroscavo Francesco Imparato.

*Ciro Antonio Altiero autore del Volume: **“NAVI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO”**

SOGNARE TRA LE ISOLE

Diamo il bentornato al Prof Bertorello e lo ringraziamo per il suo nuovo contributo che volentieri pubblichiamo sul nostro Notiziario. Questa volta ci racconta le sue sensazioni navigando "tra isole stregate" e scenari irripetibili, così anche il lettore resta incantato e si ritrova a viaggiare, sia pure con la fantasia, in terre da sogno . . . che un tempo sono state italiane.

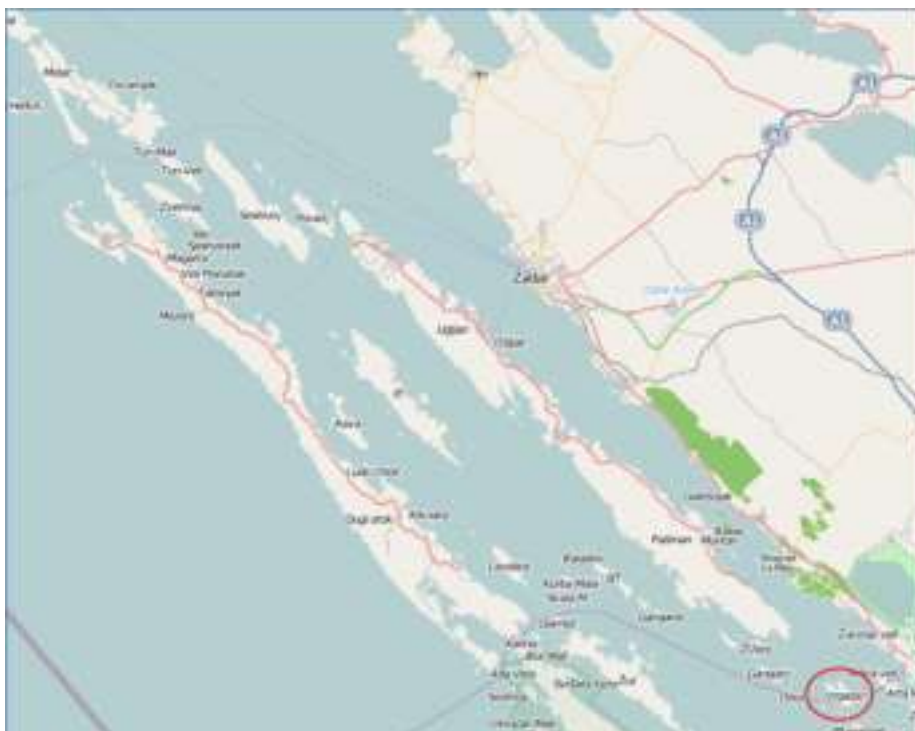


Guida alle isole del mar Adriatico **Vergada (Vrgada)**

43°51'05"N 15°29'55"E

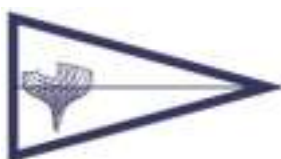
di CARLO BERTORELLO

Dalla cima della collina di Vrgada, se guardi verso il sole che tramonta non vedrai altro che isole. Non puoi sapere quante siano, impossibile contarle. Si affacciano una dietro l'altra, ognuna mostra di sé solo una parte. Delle grandi vedi cime imponenti e le coste, e immagini i declivi, nascosti dalle minori in apparenza più vicine. Piccoli capi spuntano qua e là come creature maliziose a dirti che altre ci sono, le più timide di cui non vedi e non sai quasi nulla. Dovrai avvicinarti per conoscerle, superando quelle che, sfacciate, stanno in bella vista avanti a te. Le curve del profilo di ciascuna, sembrano fare a gara, non sai, se a nascondersi o a svelarsi. Se andrai verso nord-ovest sulla prossima, quella che vedi, che ti sembra più vicina, poi ce ne sarà un'altra e un'altra ancora e per te che non cambierà più nulla. Ad ogni nuovo approdo avrai levato una cifra da un numero infinito, che sempre infinito resterà. Le isole ti stregano, non ha importanza quante siano, si mostrano in modo che non sia possibile contarle. Ti portano all'incertezza più definitiva con un piacere innominabile. Ti dicono dove, e come perderti, non nell'oblio del tempo, ma in luoghi simili o diversi, tutti egualmente sconosciuti che potrai gustare come gocce di una droga prelibata. Ciascuna ti porterà sempre più avanti, nessuna ti lascerà tornare indietro. Sarai forte abbastanza? E adesso nel tramonto riuscirai a non muoverti, a stare fermo finché l'oscurità non giunga a liberarti di quel panorama conturbante? Ti stai mettendo alla prova dunque? No non insistere, non chiedere troppo a te stesso, lasciati andare. Non c'è modo migliore per trovare chi tu sia che perderti tra quelle mille isole. Non avrai più tempo né stagioni, percepirai appena la differenza tra la bora e lo scirocco. Non ci saranno onde da temere, solo piccole creste gentili negli stretti tra una costa e l'altra. Passaggi da attraversare in poche ore con piccole secche quasi mai pericolose; ostacoli da superare messi lì senza troppa convinzione.



Guardando il sole sempre più basso pensi già di poter viaggiare fino all'ultima. Ingenuo. Non sai dov'è, non la puoi vedere, non sai neanche se vi sia. Sarai dunque tu uno di quei pochissimi a partire verso nord-ovest? Nella luce sempre più fioca già esiti pensando che forse quel che vedi è una scenografia, mostruoso gigantesco sfondo, niente di più, niente di vero. Saranno i tuoi dubbi a salvarti da quel viaggio senza ritorno nell'ignoto. Mentre pensi a tutto questo sulla cima di Vrgada il sole calerà dietro l'orizzonte e i contorni di quelle mille isole svaniranno confondendosi nel buio della notte; non più il mistero della tua immaginazione che per brevi istanti avevi avuto il privilegio di poter vedere, ma intorno a te soltanto lo stolido compatto muro oscuro della tua miserabile presunta conoscenza.





ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

L'Assemblea del 19 aprile 2024 a Genova nella Sede dello Yacht Club Italiano ha nominato il nuovo Consiglio Direttivo AIVE: il Prof. Gigi Rolandi, presidente e l'Avv. Francesca Lodigiani Segretario Generale, una continuazione significativa dei cognomi Rolandi-Lodigiani nella storia dell'AIVE, mentre il C.V. Giuseppe Cannatà è confermato nella sua carica di Vice Presidente in rappresentanza della Marina Militare.



Gigi Rolandi



Francesca Lodigiani



Giuseppe Cannatà

La stagione agonistica dell' AIVE 2024 entra nel vivo. Fino a ottobre il calendario è fitto di appuntamenti, sia sul versante adriatico, che su quello ligure/tirrenico. Per farsene un'idea basta andare sul sito dell'Associazione (www.aive.it) e consultare la sezione Raduni & Regate/Calendario e Bandi, dove sono elencate le 17 regate patrocinate dall'AIVE.

Dopo il Trofeo Ammiraglio Francese del 4/5 maggio a Viareggio e lo IOR Classic Meeting di Sanremo del 17/19 maggio, a Le Grazie, nel Golfo di La Spezia, dal 24 al 26 maggio è stato il momento de Le Vele d'Epoca dell'Alto Tirreno – Trofeo Valdettaro, una bellissima festa al profumo della vela di tradizione e della sua storia. Al via 23 scafi AIVE ai quali si sono affiancati i 5.50 S.I. e un colorato gruppo di vele latine. La vittoria tra gli Yacht d'Epoca è andata a **Margaret**, quella tra i Classici e il Trofeo Valdettaro a **Crivizza**, mentre **Ojalà** ha prevalso tra i Classic IOR, **Manuela V** tra i 5.50 S.I. e **Bianca, Donono e Clara** hanno vinto rispettivamente tra i Gozzi, i Gozzetti e le Lance. Ricordato con un commovente lancio di fiori in mare da bordo del **Crivizza**, Giancarlo Lodigiani, il presidente dell'AIVE recentemente scomparso. Da segnalare tra le mostre allestite per l'occasione, quella realizzata da e all'interno del Cantiere della Memoria intitolata "Straulino, figlio del mare e amico del vento", sulla figura e le imprese dell'Ammiraglio medaglia d'oro olimpica nella classe Star, a 110 anni dalla nascita e a 20 anni dalla scomparsa. E da segnalare il grande impegno degli organizzatori e in particolare di Michele Renna e Attilio Cozzani.

Calato il sipario su Le Grazie, e anche sulla 29° edizione de Les Voiles d'Antibes disputata dal 29 maggio al 2 giugno, nella quale **Ojalà** di Susan Holland e **Crivizza** di Ariella Cattai e Gigi Rollandi si sono tolti la soddisfazione di un oro e un argento nelle rispettive divisioni, l'obiettivo si è spostato l'1 e 2 giugno in Adriatico sulla Porto Piccolo Classic 2024 dove si sono imposti nelle rispettive categorie lo Sloop **Reimers Serenity** di Roberto del Tio, lo Sloop **Buchanan Nembo II** di Nicolò de Manzini, la Passera **Nibbio** di Pietro Barcia e lo **Sciarelli Havyl** di Sergio Milazzi. Poi dal 6 all'8 giugno, in Tirreno, via alla 4° Capraia Sail Rally, una regata/evento molto amata dagli armatori per l'atmosfera di amicizia che si respira in nome della passione comune per le proprie barche d'epoca e classiche. Uno spirito che emerge forte e chiaro dalla chat WhatsApp

ad hoc creata da Le Vele Storiche di Viareggio, l'Associazione-Circolo presieduto da Gianni Fernandez, padre di questo raduno, dove si alternano notizie di navigazione, a battute al sapore di goliardia. La formula, originale, prevede navigazioni d'altura con "multipartenza", con i concorrenti che salpano diretti a Capraia dai rispettivi porti tirrenici d'armamento, la cui rotta è monitorizzata via tracking. Una volta compattata la flotta, una ventina di scafi, nell'Isola che fu per decenni penitenziario, si sono disputate due regate costiere. **Crivizza** di Ariella Cattai e del Presidente AIVE Gigi Rolandi si è aggiudicata sia il Trofeo Challenge del Nobile Ordine Marittimo dei Cavalieri di Capraia, che quello denominato Isola di Capraia Classic. Vittorioso anche il 15 Metri Stazza Internazionale **Mariska** del 1908. A rendere unico e ancora più affascinoso l'appuntamento, lo sbarco delle auto d'epoca della Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti di Firenze, protagoniste di un Concorso di Eleganza in abbinamento con le barche d'epoca in cui si è imposta, come annunciato da Roberto Giacinti, artefice di questo incontro barche - auto d'epoca, l'abbinata di **Mariska** con una Triumph TR3 del 1958. Da segnalare la particolarità della seconda e ultima prova costiera corsa sabato 8 giugno, con scirocco sui 15 nodi, nella quale, per permettere un arrivo di tutti in tempo reale, i concorrenti sono partiti scaglionati scontando al via il proprio handicap.

Al momento di andare in stampa, in questo giugno intenso è intanto in corso in Maremma all'Argentario la 23° edizione dell'Argentario Sailing Week in programma da giovedì 13 a domenica 16 giugno, grazie all'organizzazione dello Yacht Club Santo Stefano. Sono oltre 50 gli yacht a vela classici e d'epoca di 9 nazioni che fanno mostra di sé ormeggiati alla Pilarella, con le rispettive storie evidenziate su cartelli in banchina. Un vero successo e nel prossimo numero del notiziario CSTN ne daremo resoconto.

Si è inoltre alla vigilia della XXI Edizione delle Vele d'Epoca a Napoli (19-23 giugno) a cura del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, edizione ricca di novità e piena di aspettative.

Dopo aver toccato Capri nel 2023, quest'anno "Le Vele d'Epoca a Napoli" approdano per la prima volta alla Marina di Forio d'Ischia con l'organizzazione del Circolo Nautico Punta Imperatore dove le imbarcazioni arriveranno direttamente dall'Argentario Sailing Week. Lì, una bella novità, si combatterà per la Coppa Punta Imperatore, intitolata a Pippo Dalla Vecchia, inventore della manifestazione del Savoia. La presenza di Nave Palinuro a Ischia e a Napoli sottolineerà tra l'altro la grande collaborazione della Marina Militare, sempre presente alle regate AIVE, che schiererà in

regata **Calipso**, **Artica II**, **Penelope** e **Chaplin**, quattro belle "barche con le stellette". Tra gli iscritti che richiamano una doverosa visita, **Don Quijote** del socio del Savoia Ludovico Visone (che si dice sia stato un regalo a Evita Peròn) e **Manitou**, che negli anni '60 fu del presidente americano John F. Kennedy il quale ne fece una "Casa Bianca" galleggiante ospitando a bordo anche Marilyn Monroe.

In occasione della tappa napoletana delle Vele d'Epoca 2024 torna in acqua **Ausonia** il primo Dragone italiano, oggi di proprietà del Circolo Savoia, che partecipò all'Olimpiade della vela del 1948. In questa occasione il Circolo donerà agli armatori partecipanti una copia della monografia sulla storia di **Ausonia** curata da Marco Caiazzo e Paolo Rastrelli.

