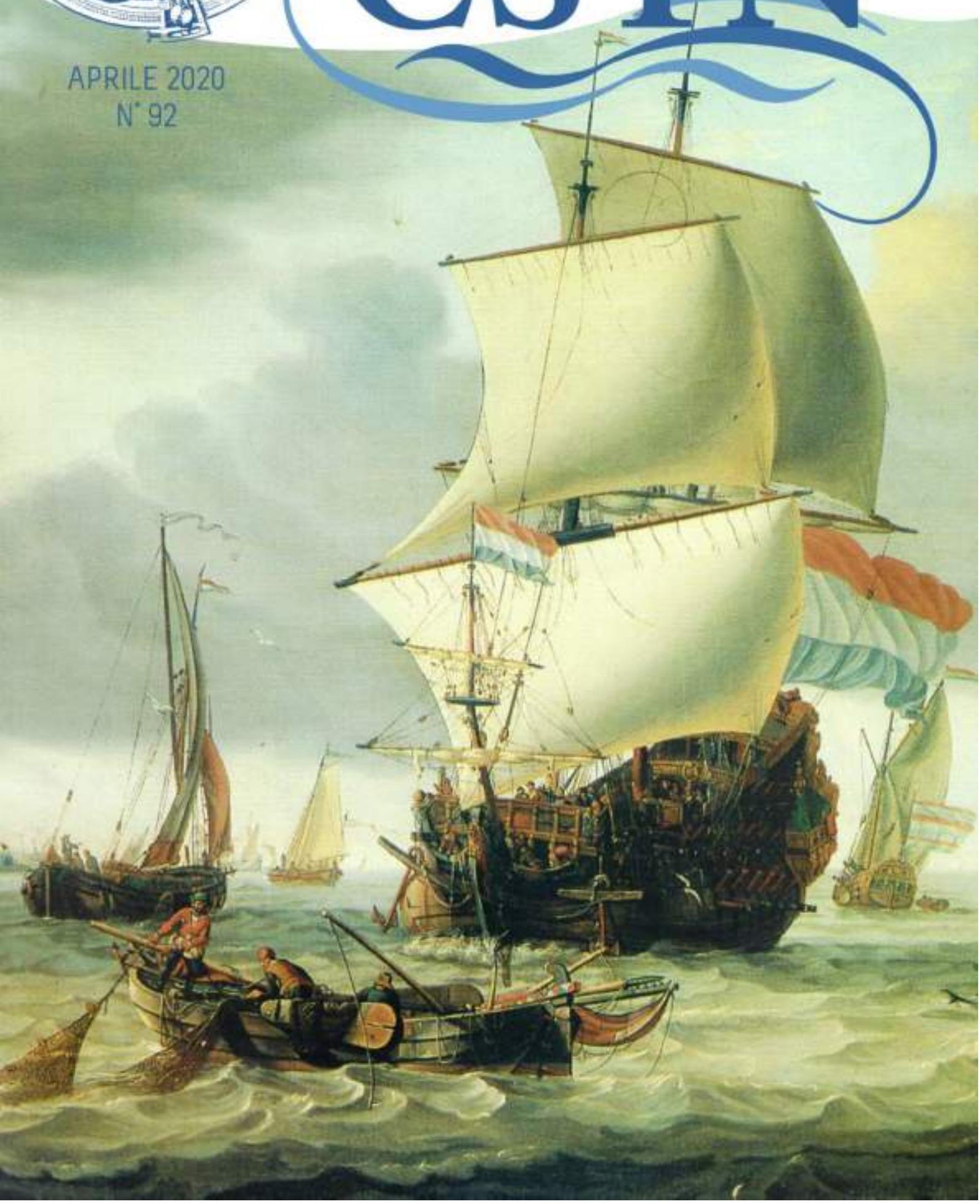




APRILE 2020
N° 92

Notiziario CSTN





www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
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 IX - N° 92

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • A Cowes tutto è Yachting | pag. 21 |
| • Guardiani del Porto di Napoli | pag. 2 | • La vela nella XVII Olimpiade | pag. 24 |
| • Baglietto degli anni '50 | pag. 6 | • Il <i>Narcissus</i> di Conrad | pag. 28 |
| • Le cartoline della Vela | pag. 14 | • inBreve | pag. 31 |
| • La parte deretana delle navi | pag. 18 | | |

EDITORIALE

A causa del diffondersi della pandemia coronavirus ed adeguandoci alle disposizioni governative, il CSTN ha chiuso la sua sede sospendendo l'attività dei collaboratori e la frequenza al pubblico. Nell'attesa di tornare presto, e in buona salute, alla normalità il Notiziario, al di sopra di ogni contatto materiale, ma saltando da un satellite all'altro, diffonde anche questa volta, un po' di sana cultura e storia marinara. Approfittando di questa sosta forzata che ci ha messo improvvisamente in una dimensione diversa, sotto molti aspetti migliore e con una valutazione del tempo inusitata, abbiamo provato a realizzare (*) una nuova copertina del Notiziario CSTN. Ogni e qualunque decisione al riguardo, cioè se renderla definitiva o no, la sottoponiamo ai lettori, sperando e contando sul Vostro parere che Vi preghiamo di non farci mancare. Basta un email a redazione@cstn.it: vecchia testata o nuova testata.

(*) la nuova copertina è una realizzazione di BLU PASSION per CSTN.

Hanno collaborato: *Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Francesco Gandolfi, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Flavio Serafini*



BANDIERA ABBRUNATA

E' scomparso recentemente Guido Barbati, socio da oltre 50 anni della Lega Navale, ex Presidente della Sezione di Napoli negli anni '70 e Direttore del Centro Studi Tradizioni Nautiche per circa 20 anni.

A causa della pandemia Coronavirus, che imperversa in questo periodo nel mondo, agli amici è stata negata la possibilità di attribuirgli un ultimo saluto.

I lunghi anni passati a stretto contatto nell'organizzazione e nella gestione del CSTN hanno creato indubbiamente tra noi un sentimento affettivo. Né il Suo allontanamento spontaneo dalla partecipazione alle nostre attività, né il Suo improvviso trapasso potranno cancellare il ricordo della sua presenza tra noi. Certamente la fine della Sua cara Adriana, che lo ha preceduto non molto tempo fa, gli ha lasciato un vuoto incolmabile nonostante

l'amorevole presenza del figlio Mario con la nuora e gli adorati nipoti gemelli.

In copertina: *Marina olandese con nave di 3° rango (olio su tela di A Stork (1644-1710) da "La storia della Marina attraverso i dipinti" di Paolo Bembo).*

Nel momento di estrema difficoltà che il Mondo intero sta vivendo a causa del Coronavirus, l'amico Antonio Formicola invia per la pubblicazione sul Notiziario una interessante ricostruzione storica, ampiamente documentata, di come venivano e con quanta determinazione affrontate le crisi epidemiche nel Regno delle Due Sicilie. Il 1° gennaio 1820, esattamente due secoli fa, veniva emesso un regolamento sul servizio sanitario che ci dà un termine di paragone, con le debite differenze epocali, di quanto sta accadendo oggi.



GUARDIANI DEL PORTO DI NAPOLI ⁽¹⁾

ANTONIO FORMICOLA

Nel corso dei secoli pestilenze e carestie hanno flagellato l'umanità. Tra le più terribili che si ricordi vi è la "Peste nera" che prodottasi nel nord della Cina nel 1346 si diffuse, attraverso fasi successive, in tutta Europa provocando, in sette anni, venti milioni di vittime; un terzo della popolazione del continente europeo. L'infezione, all'epoca, fu trasmessa all'uomo dalle pulci dei ratti e raggiunse l'Italia nel 1349. Il mezzo di comunicazione furono indubbiamente le navi dove nelle stive e nelle sentine i ratti trovavano il loro habitat naturale. Ovviamente questo evento epidemico ebbe anche un forte impatto nella società dell'epoca.

Terminata la grande epidemia, nei secoli successivi, la popolazione europea continuò ad essere flagellata, a cadenza costante, anche se con minor intensità. Questo perché, sull'esperienza dei precedenti avvenimenti, gran

parte delle nazioni europee organizzarono dei "Cordoni sanitari marittimi" per evitare che le navi, provenienti da località riconosciute come "infette", approdassero impunemente nei porti.

All'inizio del XIX secolo la maggior parte dei paesi marittimi europei, per salvaguardare la salute pubblica dalla diffusione di episodi epidemici, affrontarono con maggiori cautele la problematica relativa agli interventi da attuare.

Nel 1818 il Papa, a difesa della salute dei propri sudditi, stabilì un "REGOLAMENTO per la pratica esecuzione del Codice di Sanità pei porti e lidi dello Stato Pontificio" basato su ben 548 punti. All'inizio dell'Ottocento anche nel Regno delle Due Sicilie, per salvaguardare la salute pubblica, vi fu un rinnovamento dell'organizzazione sanitaria. Difatti con la Legge n. 1739 (Legge sulla pubblica salute) del 20 ottobre 1819 (artt. 1 e 4) venne istituito il "Supremo Magistrato di salute" che aveva funzione di organo deliberativo del Ministero dell'Interno mentre la "Soprintendenza Generale di Salute" era organo esecutivo.

Tra le diverse attribuzioni che il Supremo Magistrato aveva vi era anche quella concernente il servizio sanitario marittimo, che in pratica era affidato alle "Deputazioni di Salute" stabilite nei



Venezia 16 Dicembre 1786. Il Magistrato Eccellentissimo alla Sanità di Venezia rende noto agli Uffici di Sanità che sono degradate le malattie contagiose che afflissero le Regenze di Algeri e di Tripoli. (Collezione privata).



Veduta a volo d'uccello dell'ambito portuale di Napoli (1850). In primo piano il porto mercantile costituito, nella sua struttura dal molo Angioino e dal molo S. Gennaro. A quest'ultimo si opponeva il molo piccolo dell'Immacolatella visibile sull'estrema destra. (A. Guesdon, olio su tela, Napoli, Istituto Suor Orsola Benincasa).

porti del Regno.

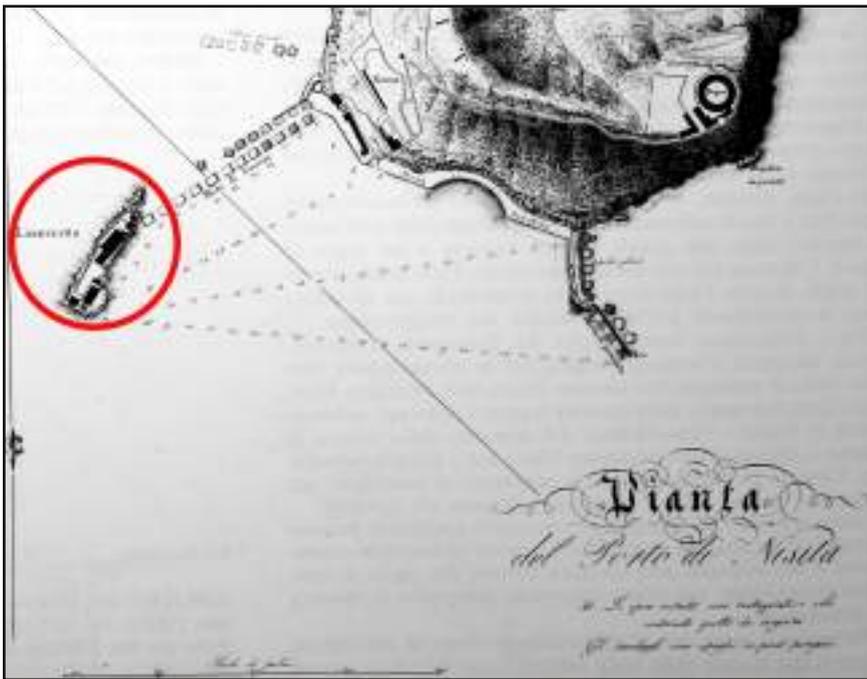
A Napoli questi controllori sanitari, detti “*Deputati*” funzionavano con il titolo di “*Guardiani del porto*”, ed il relativo ufficio era allocato nell’edificio della “*Immacolatella vecchia*” al molo piccolo.

Il regolamento emesso il 1° gennaio 1820 riguardava specificamente il servizio sanitario marittimo, chiamato “*Servizio sanitario esterno*” (in contrapposizione a quello “*interno*” che salvaguardava dai pericoli delle arie malsane, dall’uso di cibi, bevande e farmaci nocivi, dal contatto con persone cose o animali già attaccati da un qualsiasi contagio), che fissava le disposizioni sull’approdo dei bastimenti, sui naufragi, sui lazzaretti (di osservazione) per le provenienze da località sospette e sui lazzaretti “*sporchi*” (per le provenienze da località infette).

Nei lazzaretti veniva espriata la “contumacia”, ovvero la quarantena. Le deputazioni di salute si avvalevano, inoltre, di un cancelliere, di personale amministrativo, nonché di un capitano di lancia con diversi marinai, di uno o più medici professori. Ciascuna lancia aveva a bordo un abile guardiano di sanità, che insieme al capitano comandante aveva la responsabilità dell’osservanza delle cautele sanitarie, più quattro o sei marinai addetti al remo.

All’epoca ogni bastimento era obbligato a tenere a bordo, insieme ad altra documentazione, la cosiddetta “Patente di salute”. Su questo documento veniva attestato lo stato igienico dell’equipaggio e delle merci nonché la loro provenienza.

Pertanto ogni bastimento in arrivo nel porto veniva fermato in rada dalla lancia della Deputazione di Salute e il guardiano di sanità, con le dovute cautele (senza salire a bordo per evitare un possibile contagio), prendeva



Pianta del Porto di Nisida dalla quale si rileva dove era ubicato il nuovo Lazzaretto (cerchio rosso). (A Rossi, incisione, Napoli Biblioteca Nazionale).

visione del documento sanitario. Nel caso in cui tutto fosse in ordine l'ufficiale di sanità provvedeva a firmare il documento concedendo la "libera pratica" cosicché il bastimento poteva attraccare in porto, scaricare le merci e sbarcare i passeggeri.

D'altro canto va specificato che a seconda del luogo del rilascio il permesso veniva definito: "Patente Sporca", quella rilasciata in un luogo infetto recante la dichiarazione dell'esistenza di peste o altra malattia contagiosa; "Patente Tocca" quella rilasciata

in luogo sospetto o confinante con luogo sospetto di peste; "Patente Netta" quella rilasciata in luoghi

"sospesi" cioè distanti o molto distanti da luoghi sospetti. In ultimo vi era la "Patente Libera" quella rilasciata in luoghi dove si godeva di perfetta salute. Talvolta, nei casi di provenienza da luoghi cosiddetti "sospesi" e senza che si fosse verificato alcun inconveniente sanitario a bordo, la contumacia era considerata, benevolmente, espia durante il viaggio stesso.



Figurini degli "Ufficiali Sanitari - Medici e Chirurghi" (1850). (G. Aloja, acquerello, Napoli, Museo Naz. di S. Martino).



Simbolo adottato dal Servizio Sanitario del Regno delle Due Sicilie. Estrapolato dai Ruoli Militari del Regno delle Due Sicilie.



Porto di Napoli 1900. Come si presentava all'epoca l'edificio denominato "Immacolatella" dove durante il periodo borbonico era alloggiata l'ufficio della "Deputazione di Salute". (Collezione A. Formicola).

In caso di dubbi o addirittura vi era la presenza di malati a bordo la libera pratica veniva negata ed il bastimento veniva scortato al lazzaretto (a Posillipo fino al 1821 e successivamente a Nisida) dove doveva scontare la quarantena.

Questa, a secondo della località di provenienza dei legni poteva essere fissata dal Supremo Magistrato di Salute in modo dissimile fra le persone e le merci. Le imbarcazioni prive di patente di salute non potevano essere ammesse a pratica e venivano respinte.

Ovviamente un ruolo fondamentale lo svolgevano i Lazzaretti che erano divisi in due tipologie: di "Osservazione" dove venivano inviati a trascorrere la quarantena i bastimenti provenienti da località sospette; quello definito "sporco" dove venivano inviate le navi provenienti da località classificate infette o con presenza a bordo di persone colpite da pestilenze.

Poiché i furbi sono esistiti in tutte le

epoche non mancarono capitani che, pur di avere il proprio tornaconto, si dotarono di patenti false.

Per ovviare a queste circostanze Ferdinando I, il 13 marzo 1820, istituì uno "Statuto penale per le infrazioni delle leggi e de' regolamenti sanitari". Tale normativa prevedeva che i colpevoli di falsificazione di patente (autori principali e complici) potevano essere condannati: a morte se la falsificazione riguardava una Patente Sporca, all'ergastolo se si trattava di una Patente Tocca, alla pena di 1° o 2° grado ai ferri per una Patente Netta o Libera.

Anche la dolorosa rottura di una contumacia, che poteva verificarsi allorché l'individuo soggetto ad essa andava in contatto con altre persone, comportava la pena di 1° o 2° grado ai ferri.

Nei confini al di qua del Faro il Supremo Magistrato di Salute era composto da dieci deputati ed un segretario, tutti di nomina regia. La carica di presidente era affidata al Soprintendente Generale di Salute; in caso di impedimento di questi lo sostituiva il deputato più anziano. Professori di facoltà medica, e periti chimici e architetti, dipendenti dalla Soprintendenza potevano essere interpellati in casi controversi. Va specificato che la Legge prevedeva l'istituzione di un Supremo Magistrato di Salute anche al di là del Faro, con sede a Palermo, che agiva seguendo le stesse norme.

NOTE

1) Tutte le notizie espresse nel presente articolo sono state desunte dalla COLLEZIONE DELLE LEGGI E DE' DECRETI REALI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE dei rispettivi anni.

STORIA DELLA VELA D'ALTURA

“Superbarche” che hanno fatto la storia della vela d'altura in Italia. Se ne è parlato a Genova in una riunione organizzata allo Yacht Club Italiano nell'ambito della serie di appuntamenti dedicati ai Soci su temi di cultura, arte, storia, sport, etc . . Al centro della serata la storia del Cantiere Baglietto - fondato nel 1854 - ed in particolare, con l'intervento dell'amico Francesco Gandolfi le prime notissime superbarche d'altura che hanno contribuito a fare grande in tutto il mondo il cantiere di Varazze. Un sincero ringraziamento allo Yacht Club Italiano per uso di fotografie del suo archivio e per l'intervento dell'autore.



“SUPERBARCHE” BAGLIETTO DEGLI ANNI 50

Miranda IV, Mait, EA e Mait II

FRANCESCO GANDOLFI

Il 5 giugno del 1951 i Cantieri Baglietto di Varazze vararono la prima “superbarca” d'altura italiana del dopoguerra, il *Miranda IV* (foto 1); all'epoca la si sarebbe definita un ‘crack’ che non era ancora una droga ma un termine mutuato dal gergo dell'ippica per definire un cavallo imbattibile o quasi – pochi anni dopo sarebbe stato con ragione usato per definire Ribot, probabilmente il più grande galoppatore italiano di sempre.

Il quarto *Miranda* seguiva ovviamente il terzo, un 8 Metri SI disegnato da Attilio Costaguta nel 1937 e costruito nel suo cantiere di Genova; derivava



foto 1

dall'esperienza di *Italia*, che all'Olimpiadi di Berlino del 1936 - le regate veliche si svolsero a Kiel, sul Baltico - aveva vinto la medaglia d'oro, la prima della vela italiana. *Italia* era stato progettato tenendo conto delle condizioni prevalenti a Kiel, dove il vento è spesso forte e talvolta molto forte, *Miranda III* era invece destinato al Mediterraneo e quindi Costaguta lo aveva ottimizzato per condizioni più leggere. La carriera agonistica di *Miranda III*, sin dall'inizio molto positiva, fu bloccata dallo scoppiare della Seconda Guerra Mondiale, alla fine della quale la Classe 8 Metri SI praticamente scomparve, tanto che alla prima Olimpiade postbellica gli 8 Metri furono esclusi, la classe più grande fu quella dei 6 Metri SI.

Anche per *Miranda IV* il termine crack è quanto mai appropriato; disegnata da un grande progettista inglese dell'epoca, John Laurent Giles, all'epoca cinquantenne, *Miranda* presentava linee alquanto diverse da quelle tipiche di questo architetto, aveva infatti un'ardita ed estremamente efficace innovazione, la pinna di deriva di ridotte dimensioni e la pala del timone staccata dalla stessa, all'estremità posteriore dell'opera viva, imperniata

su un supporto che non veniva ancora chiamato skeg (foto 2).

Il *Miranda IV* si dimostrò subito quasi imbattibile: nei primi due anni di vita, limitandoci alle prove più importanti, fu prima in tempo reale e prima in compensato della I Classe RORC alla

foto 2



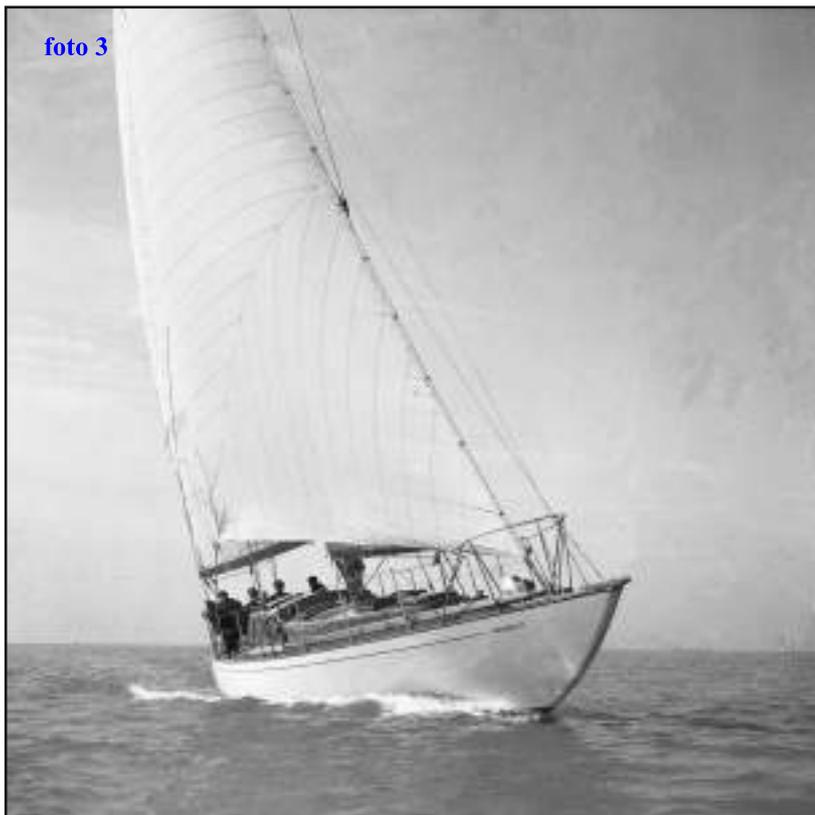
St. Tropez-Barcellona e alla Barcellona-Palma di Majorca, alla Palma di Majorca-Ibiza fu prima in tempo reale e in compensato vinse la classifica di tutte le classi congiunte.

Alla prima Giraglia della storia, nel 1953, il *Miranda* non fece bene, terzo sia in reale che in compensato della I Classe RORC, come tutte le barche italiane patì forse l'inesperienza, visto che i vincitori furono due barche francesi in I e II Classe e l'inglese *Samuel Pepys* del famosissimo Capitano John Illingworth in III. A ogni buon conto il *Miranda IV* si rifecce abbondantemente nei due anni successivi: primo in tempo reale con oltre quattro ore e mezzo di vantaggio sul secondo e primo sia di classe che in assoluto in tempo corretto nel 1954, lo stesso nel 1955 anche se con vantaggi meno impressionanti.

Oltre che veloce il *Miranda IV* era molto bello, pur seguendo canoni estetici all'epoca non usuali - la prua arrotondata, lo specchio di poppa rovescio ma con un'inclinazione poco accentuata rimangono validi ancora oggi, a 70 anni dalla progettazione. L'eleganza del disegno risalta specialmente nella versione originale con la

tuga a coppale, prima che venisse verniciata di bianco, probabilmente nel tentativo di tenere più bassa la temperatura all'interno (**foto 3 e foto 4**).

Poi, all'improvviso, il *Miranda IV* sparì; si dice di uno sgarbo patito dal membro di un equipaggio rivale, per il quale Carlo Ciampi, armatore del *Miranda*, avrebbe preteso dall'armatore 'offendente' una riparazione che questi non si sarebbe sentito di fornire, anche perché solo indirettamente responsabile, rimane il fatto che nelle cronache del 1956 e in quelle degli anni successivi il *Miranda IV* non c'è più. Una decina di



anni fa è stato segnalato in Olanda, praticamente allo stato di relitto, affidato a un cantiere specializzato in restauri di imbarcazioni di legno che lo proponeva nelle condizioni del momento oppure perfettamente restaurato.

Come detto il *Miranda IV* è atipico nella produzione di Giles, del quale sino alla scomparsa nel 1969 non risultano altre barche con il timone separato dalla chiglia; le sue linee tipiche sono quelle del *Tally Twin* (**foto 5**), del 1951 come il *Miranda*, linee che derivano

direttamente dal *Myth of Malham* del 1947 (**foto 6**) e che, per limitarsi alle barche progettate per armatori italiani, saranno mantenute sino al *Susanna II* del 1964 (**foto 7**) e allo *Swala* del 1968 (**foto 8**).

L'importanza della chiglia corta con il timone all'estremità del galleggiamento, per ridurre la superficie bagnata senza al contempo perdere governabilità, non sfuggì invece a Vincenzo Vittorio e a Pietro Baglietto che elaborando dagli spunti del *Miranda* disegnarono nel 1952 il *Mait* e nel 1953 l'*EA*, altre due barche che

foto 5

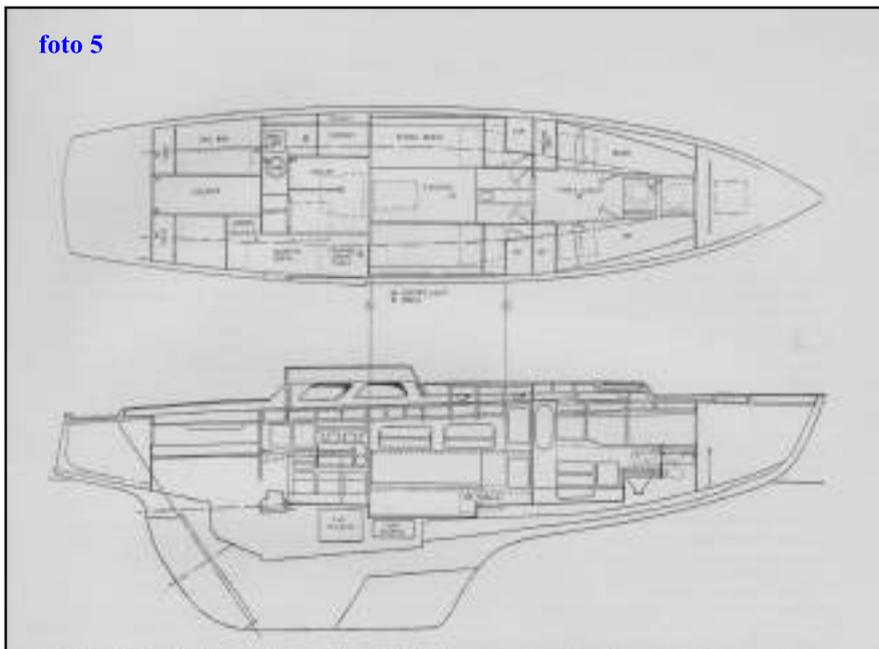


foto 6

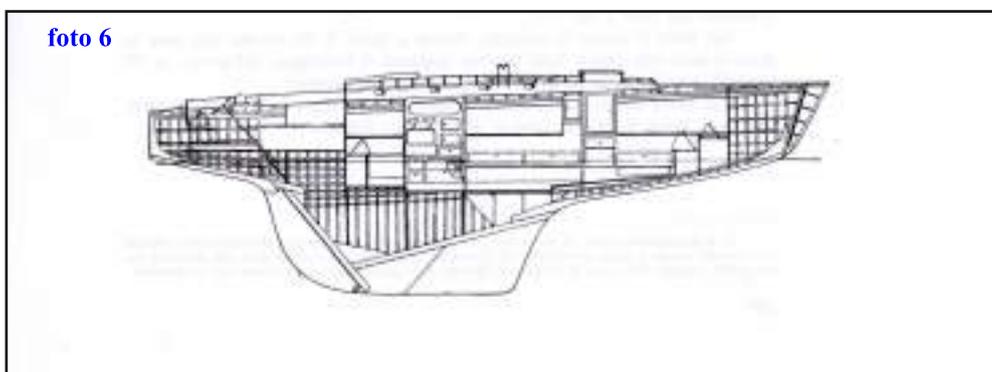


foto 7





hanno fatto la storia della vela d'altura italiana.

Il *Mait* (**foto 9**), prima barca da regata d'altura di quell'Italo Monzino che con i fratelli ha creato la *Standa* che molti ricordano ancora, era rispetto al *Miranda* di un metro più corto e un po' più orientato a eccellere in condizioni di vento leggero; forse oscurato dal successivo *Mait II* non è in genere ricordato come la barca vincente che invece è stata: alla Giraglia ha esordito con un 4° posto nel 1954, poi è salito al 3° l'anno dopo, continuando a migliorare nel 1956 è stato 2° e finalmente nel 1957, forse consapevole che nell'anno del varo del *Mait II* la sua carriera in mano alla famiglia Monzino e al suo eccellente equipaggio volgeva al termine, 1°. Nel frattempo, oltre a un buon numero di regate dello Yacht Club Tigullio del quale Italo Monzino è stato per molti anni Presidente, ha vinto anche la Cannes-Cagliari del 1955 e ben tre edizioni della Coppa Beni Bruzzo dello Yacht Club Italiano (**foto 10**).

Di ben maggiore durata è stata la carriera di *EA* (**foto 11**), che invece del *Miranda IV* era più lunga, di un'ottantina di centimetri; barca velocissima ma progettata senza nessuna concessione alla formula di stazza RORC imperante all'epoca ha inanellato un importante numero di primi posti in tempo reale, non

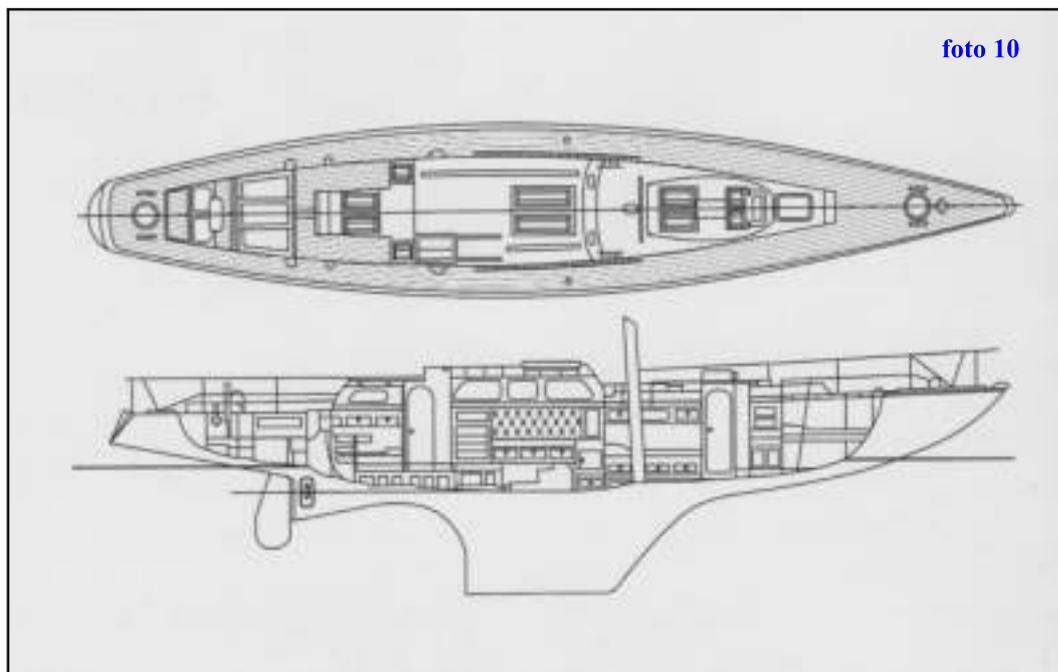


foto 11



accompagnato da un adeguato numero di vittorie: prima in reale alla Giraglia nel 1953, l'anno dell'esordio sia della barca che della regata, ma 'solo' quarta in compensato - l'annata fu tuttavia nobilitata dal primo posto in reale e questa volta anche in compensato nella S'Agaro-Formentor. Nata nera (foto 12) EA venne presto ridipinta in una particolarissima e molto elegante tonalità di beige (foto 13).

Dopo due partecipazioni incolori alla Giraglia nel 1954 e nel 1955 (nel 1954 tuttavia vince la Losange d'Or per la combinata della Calvi-Lerici e della

Lerici-Monaco) nel 1956 alla Giraglia è 1[^] in reale e 3[^] in compensato, nel '57 2[^] e 6[^], nel 1959 ancora 1[^] e 3[^], nel 1960, l'anno dell'Olimpiade di Roma (per la vela di Napoli) alla Giraglia 2[^] e 4[^], con un 1^o in reale nella Cannes-Ischia, organizzata per avvicinare i velisti praticanti l'altura al teatro delle Olimpiadi veliche - in compensato EA fu battuta dalla barca che da qualche anno era diventata la sua "bestia nera", il *Mait II*, con il quale ci sono stati continui reciproci sorpassi, uno dei quali a distanza visiva nella zona delle Bocche (foto 14). All'arrivo prima in reale EA con il *Mait II* secondo, in compensato le posizioni si sono ribaltate. L'ultima partecipazione alla Giraglia è nel 1963, 4[^] in reale e 12[^] in compensato.

Nel 1957 i Cantieri Baglietto avevano infatti varato la loro ultima barca d'altura, e che barca! Italo Monzino si era rivolto a Sparkman & Stephens, che per lui realizzarono il loro primo disegno "ottimizzato", come si sarebbe detto qualche anno dopo, per il regolamento di stazza RORC; rispetto alle tre costruzioni Baglietto che l'avevano preceduto il *Mait II* (foto 15) non aveva nulla di rivoluzionario, Olin Stephens la sua unica rivoluzione l'aveva fatta nel 1931 con *Dorade* (foto 16), le barche successive furono basate su quella

precedente ma con qualche modifica volta a migliorarne caratteristiche e prestazioni - se i risultati dell'ultima realizzazione non fossero stati pari alle aspettative se ne sarebbero riconosciute subito le cause e non sarebbe stato difficile porvi rimedio.

Il metodo si dimostrò più che valido e lo Studio Sparkman & Stephens rimase per cinquant'anni ai vertici mondiali della progettazione delle barche a vela, in particolare da

foto 12



foto 13





foto 14

regata; una delle migliori realizzazioni di sempre dello Studio, il *Mait II* appunto, è stato per 7 o 8 anni costantemente nelle prime posizioni in regate non solo nel Mediterraneo – nel 1959, trasferito via mare in Inghilterra, prese parte alle regate della Settimana di Cowes e fu la prima barca italiana al Fastnet (foto 17), nel 1962, mandato in Argentina a bordo di un cargo, l'*Augustus* della Società di Navigazione Italia, fece la Buenos Aires-Rio de Janeiro. I risultati furono eccellenti sia in Inghilterra che in Sud America con la sola eccezione del Fastnet, nel quale Francis Chichester, non ancora Sir e non ancora assunto a fama

mondiale, imbarcato come navigatore e “pratico locale”, fece un pessimo lavoro e il *Mait II*, dato per favorito prima della partenza, fu solo 7° di classe e 24° assoluto avendo sbagliato tutte le scelte tattiche.

Come detto in Mediterraneo il dominio del *Mait II* fu quasi assoluto e i nomignoli gratificanti si sprecarono, da “Regina del Mediterraneo” a “Sua Maestà” (più qualcuno meno elogiativo affibbiato dagli avversari, in

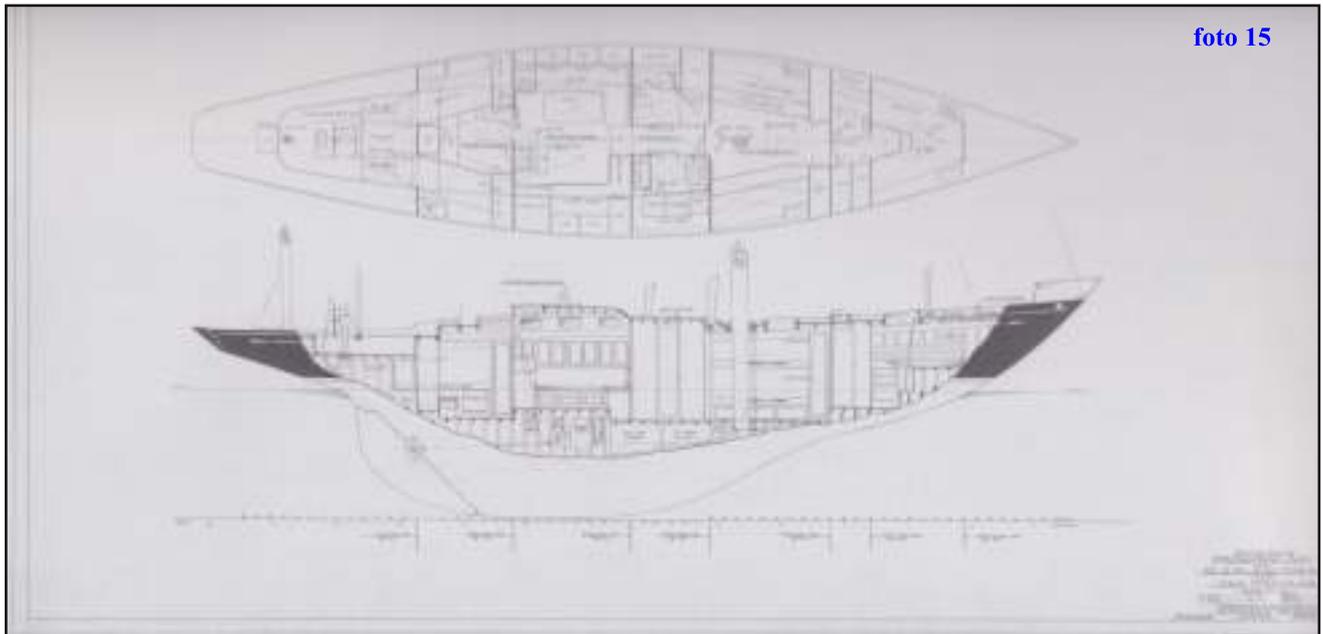


foto 15

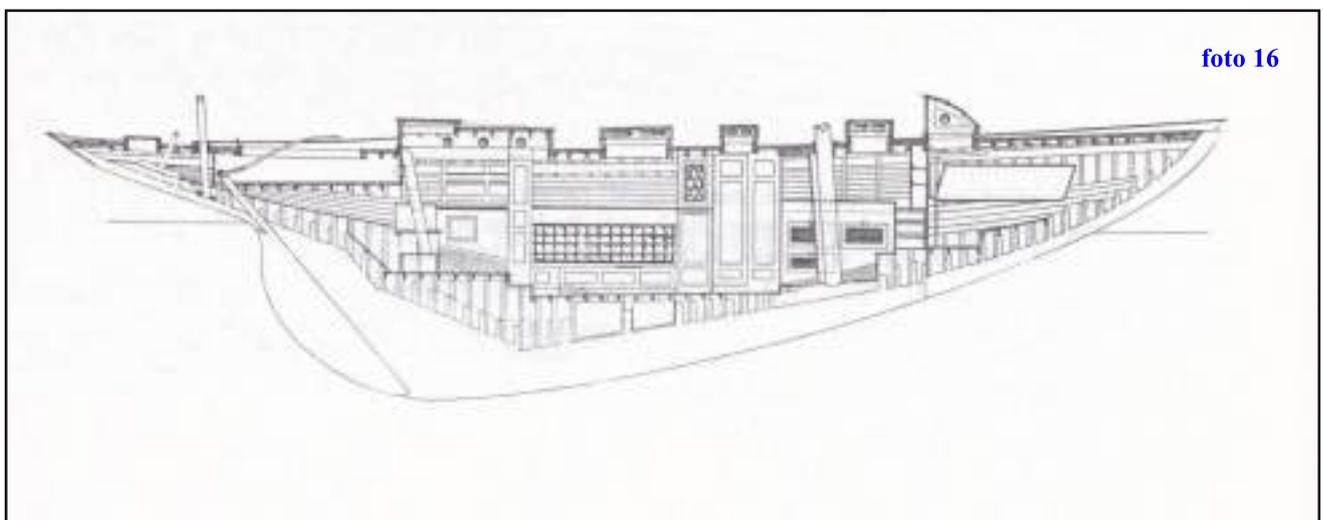


foto 16

particolare dall'equipaggio di *EA*, che non è il caso di riferire); l'unica regata con la quale la barca ebbe un "rapporto difficile" fu la Giraglia, disputata 13 volte, probabilmente un record, ma vinta solo in due occasioni, una delle quali, nel 1971, nella suddivisione riservata alle barche agées.

Nel suo libro "Lines" Olin Stephens scrive che il *Mait II* è stato costruito da "Baglietto, an excellent builder near Genoa" e in effetti, oltre a essere stata una barca eccezionale, il *Mait II* fece nascere un grande rapporto tra il progettista e il costruttore - nella foto ritratti insieme Olin Stephens e Pietro Baglietto (**foto 18**).

Di dove oggi sia, o possa essere, il *Miranda IV* si è detto, del primo *Mait* al momento non si sa nulla, *EA* è stato ritrovato in condizioni penose nel 2006 a Les Sables d'Olonne, in Vandea, sull'Atlantico; riportata in Italia è stata meticolosamente restaurata a Imperia e ha preso e prende tuttora parte a manifestazioni per barche d'epoca.

Last ma naturalmente not least, il *Mait II* è attualmente in restauro a Viareggio e si spera di vederlo tornare in acqua quest'anno, in tempo per le Vele Storiche Viareggio alla metà di ottobre.

I primi armatori di tutte queste quattro magnifiche barche (Carlo Ciampi per il *Miranda IV*, Italo Monzino per i due *Mait*, Guido Giovanelli e Filippo Cameli di *EA*) erano Soci dello Yacht Club Italiano e alle pareti della Sede si possono ammirare i mezzi modelli di tutte (**foto 19, 20, 21, 22**).



foto 18



foto 20



foto 21



foto 22



LE CARTOLINE DELLA VELA

Tra i pionieri dello yachting italiano spicca Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, il più glorioso yachtman di vela da regata, il primo italiano che vinse nel 1902 la “Coppa di Francia”, il più ambito trofeo velico del Mediterraneo. Nella preziosa collezione di Gianni Magnano non poteva mancare una selezione di cartoline a Lui dedicata e alle sue altrettanto famose barche.



TERZO TEMA

IL DUCA DEGLI ABRUZZI IL PRINCIPE MARINAIO E LE SUE BARCHE

GIANNI MAGNANO

Luigi Amedeo di Savoia, il Duca degli Abruzzi fu certamente una figura di grande rilievo nel mondo sportivo agli inizi del Novecento.

Si dedicò all'alpinismo e ad importanti esplorazioni oltre che alla vela.

Presidente dal 1906 al 1933 del Yacht Club Italiano, da 20 anni fu armatore di molte barche famose come “Cechette“, “Rocket”, “Bona” il 69 tonnellate progettato dal celebre architetto Watson

Da Costaguta fece realizzare “Nella”, che vinse molte regate in Costa Azzurra, e i 10 tonnellate “Artica” e “Leda” con le quali partecipò a grandi regate internazionali, con “Artica” nel 1902 vinse la Coppa di Francia ambito trofeo messo in palio dal Yacht Club de France.

Qui di seguito una serie di cartoline di inizio novecento che ne mostrano le gesta e la sua attività armatoriale.



Cartolina di “Cechette” . Acquistata dopo le regate di Genova del 1897 e messa a punto da Costaguta. Il duca degli Abruzzi aveva una grande fiducia in Costaguta e nelle maestranze del cantiere. prima del suo ampliamento.



Lo Yacht “Nella” la prima costruzione del cantiere Costaguta per il Duca degli Abruzzi, realizzata nel 1899 - Partecipò a molte regate in Costa Azzurra, skipper il marchese Roberto Lubelli di Serrano amico e aiutante di bandiera del Duca, vincendo molti premi. Qui in una cartolina del cantiere.



Un immagine di “Artica” in navigazione, costruita da Costaguta e varata nel Aprile del 1902, lo stesso anno prese parte alla Coppa di Francia a Marsiglia vincendo contro lo Yacht francese “Susette”.



Ancora “Artica” in navigazione a Genova acquistata dai marchesi Pallavicino nel 1904.



Immagine dello yacht “Artica” davanti a Genova durante le fasi di allenamento nel 1902.



Una cartolina di “Leda” la terza barca che Costaguta varò nel 1903 per il duca degli Abruzzi. Destinata a concorre per la difesa della Coppa di Francia vinta l'anno prima da “Artica”.

ARCHITETTURA NAVALE

“Per il grande Ugo Faggioni, credo esistesse un personale concetto di progetto di restauro in cui confluivano passione, amore per la ricerca, curiosità, rispetto, saperi diversi e, per la naturalezza con cui il lavoro scaturiva dalla sua matita, sembrava fosse il frutto di un ricordo remoto, forse appartenuto ad una vita precedente vissuta come barca”. (da DDD Disegno e Desing Digitale, luglio 2002). L'esperienza di Ugo Faggioni (1937-2000), compianto progettista navale, è stata tramandata al figlio Stefano che con i propri collaboratori prosegue il mestiere ereditato con numerosi progetti e numerosi restauri di barche d'epoca come un proseguimento naturale dell'arte di famiglia.

(da “Yacht Digest” n° 56 apr/mag. 1993)



LA PARTE DERETANA DELLE NAVI

**La storia, le forme e le decorazioni della poppa,
considerata la parte più nobile della nave.**

UGO FAGGIONI

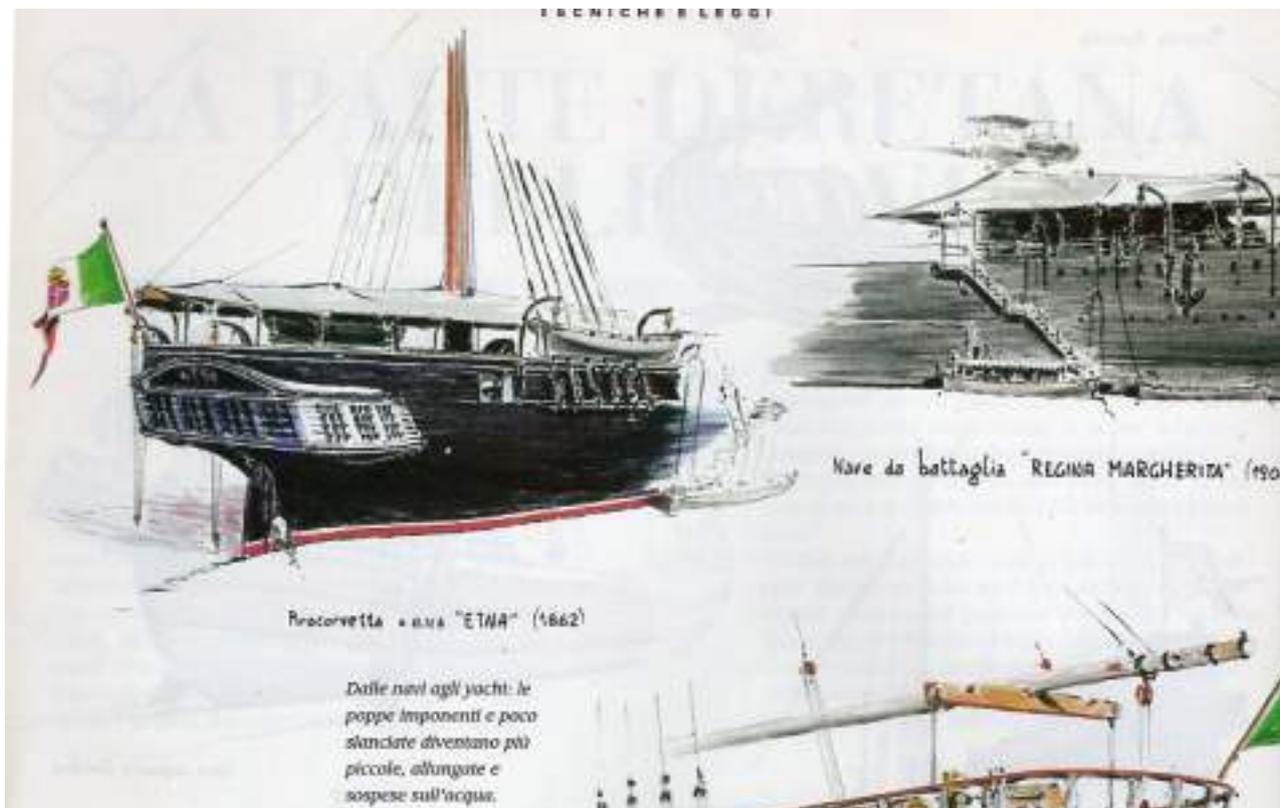
In così poche righe è impensabile parlare diffusamente ed in profondità della poppa delle navi dall'antichità a oggi. Essendo la parte di maggiore prestigio in una nave necessiterebbe parlarne come in un trattato di architettura. Il significato etimologico della parola non lo conosco e a chi legge credo che possa far nascere differenti fantasie interpretative. La parola deriva dal latino *puppis-is* singolare femminile, 3ª declinazione, ed il vocabolario della Crusca la definisce "la parte deretana delle navi". Senz'altro era ed è la parte più nobile della nave dove è alloggiata la bandiera, il timone, il governo ed era ubicato l'alloggio del personaggio o dei personaggi più importanti dall'ammiraglio o il comandante e il "piloto". Non a caso, nel profilo longitudinale, le poppe delle navi vengono rappresentate quali erano in realtà in posizione più elevata rispetto alle prore come se chi comandava avesse la necessità di sovrastare tutto e tutti.

Fin dall'antichità più lontana gli uomini hanno dedicato alle poppe delle navi cure ed attenzioni. Dai reperti archeologici pervenuti dal mondo fenicio, greco, egizio e romano notiamo l'importanza data e le cure prestate all'architettura della volta di poppa. Nelle bireme greche era collocato un austero sedile per il comandante, nelle egizie una balaustra, nelle navi da guerra romane la struttura dello scafo a poppa si rigirava innalzandosi come una enorme coda e proteggeva la tenda alloggio del comandante o del tribuno.

In quelle onerarie (navi da trasporto) la volta di poppa proseguiva sopra il ponte generando un enorme collo di cigno che sovrastava tutto. Le poppe sono sempre state imponenti e decorate, ma dal XVI secolo sino alla metà del XIX sono cresciute a dismisura sia in grandezza che in decorazioni. Per ingraziarsi gli dei anche i greci e i romani arricchivano le poppe con statue di Nettuno, Giovenale, Aplustre ecc. Ma dal XVI secolo con l'epoca barocca è iniziata una gara ad arricchire le volte di poppa con sculture sempre più numerose e pompose.







Soprattutto nel Seicento l'arricchimento di statue e decorazioni è stato tale che a volte per realizzarle sono stati incaricati artisti di grande fama. Il famoso *Sovereign of the Seas* fatto costruire nel 1637 da Carlo I, con grande dispendio di denaro, pare che avesse gli ornamenti realizzati su disegno di Van Dyck. Peccato che nel 1696 una candela trascurata abbia distrutto la nave e i



capolavori. Negli arsenali di Genova e Venezia esistevano schiere di intagliatori di prim'ordine addetti all'abbellimento decorativo di tutta la nave, ma soprattutto della poppa che a differenza della prora (con polena e serpa) era un cimento non solo decorativo ma anche architettonico.

Vi erano varie forme di poppe nella marina da guerra e mercantile: tonde (arcaiche), appuntite (navi di guerra, biremi e galee) e quadre (galeoni e navi dal XVII secolo). La storia della marina da diporto è molto recente e le poppe che conosciamo sono per lo più quadre ed in numero minore tonde. Se le navi avevano poppe imponenti ma poco slanciate, gli yacht le portano molto più modeste ma allungate e sospese sull'acqua.

La parte quadra della poppa è chiamata anche specchio e nello yachting si presenta, nella maggior parte dei casi, più o meno curvo come uno scudo. Tale specchio un tempo era inclinato all'esterno o verticale privilegiando la superficie del ponte di coperta. Dalla fine degli anni Sessanta è usanza inclinarlo all'interno con angoli più o meno acuti; la forma che ne deriva è di una poppa nuova, mai presentatasi nel passato, chiamata da alcuni "poppa a clarino" data la somiglianza che ne deriva con il boccaglio dello strumento musicale.

Lo yacht, in quanto mezzo non di lavoro ma di piacere, è di per sé leggero e veloce.

Nel passato l'immagine della leggerezza è stata messa in evidenza dalle eleganti forme slanciate che dovevano dare la sensazione che lo scafo volasse sull'acqua accarezzandola come un gabbiano.

È con questo concetto che si costruivano poppe slanciatissime che in navigazione accompagnavano con grazia le creste delle onde lasciandole al loro destino. Le poppe non erano più "la parte deretana delle navi" ma la coda elegante di un uccello marino.

I SANTUARI DELLA VELA

Quest'articolo di Franco Belloni, per noi che di Franco sappiamo più o meno tutto, è una novità. Siamo negli anni '50, in Italia la vela d'altura è alle origini e il modello Cowes è un miraggio lontano, . . . anche se l'Italia sarà capace di recuperare velocemente. Cowes è una cittadina portuale posta sulla costa nord dell'isola di Wight che fronteggia il porto inglese di Southampton. È in questo "santuario" che nasceranno le due regate più famose del mondo: l'America's Coup ed il Fastnet.

(da "Vela e Motore", marzo 1955)



A COWES TUTTO È YACHTING

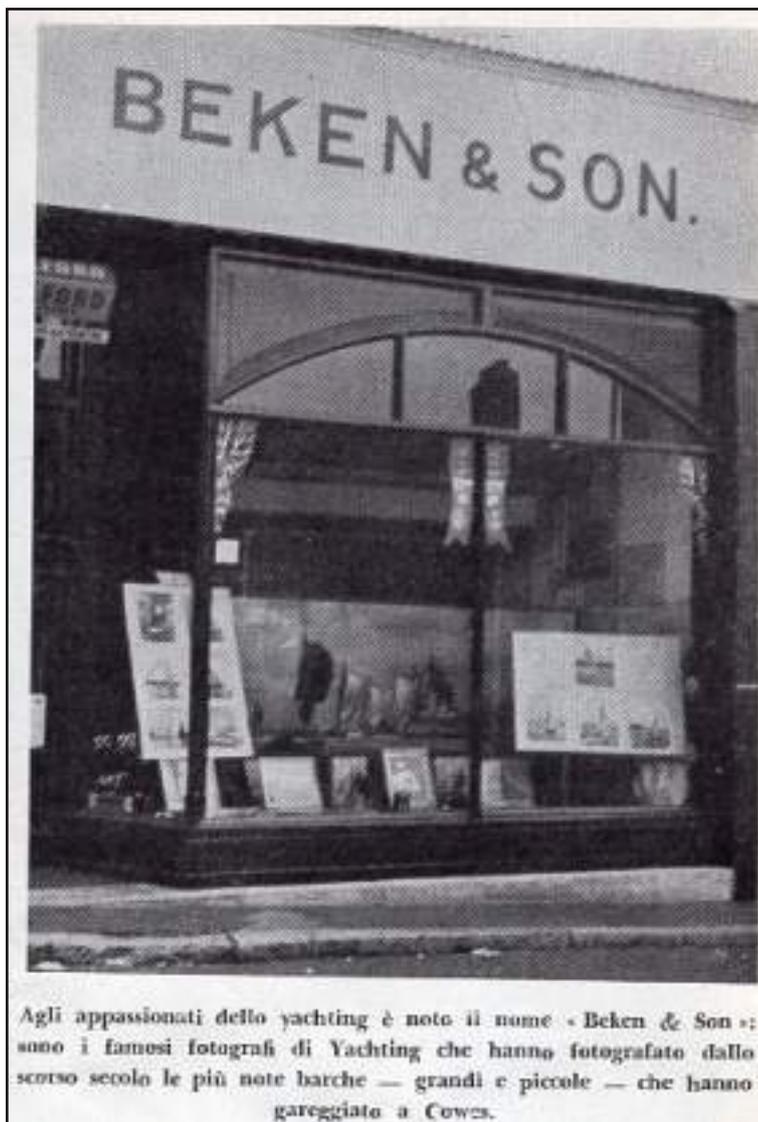
FRANCO BELLONI

Ogni nazione ha il suo centro "classico" dello yachting dove hanno luogo le regate più importanti o dove ancorati in qualche porticciolo si trovano gli yachts più famosi. Così l'Italia ha Genova, la Francia Cannes, la Svizzera Ginevra e l'America Long Island, tanto per citarne qualcuno.

In Inghilterra il centro più noto è Cowes, ma Cowes non è solo il centro più importante dello yachting inglese, ma di tutto quello europeo. A Cowes vennero organizzate nei primi anni dell'800 le regate a vela, a questa cittadina è legato il nome dei più importanti trofei ed è da qui che si diffuse in tutta l'Europa lo yachting. Basterebbe questo per far comprendere l'importanza di questa cittadina, ma non è tutto.

La vita di Cowes è lo yachting. Per il neofita e per il competente qui c'è la possibilità di soddisfare qualsiasi desiderio: nella rada ben protetta dal vento e dal mare o nel fiume Medina si trovano ormeggiati yachts e barche di ogni genere. Dall'economico dinghy in materia plastica stampato al superbo yacht, dal piccolo motoscafo al grande motoryacht sono centinaia e centinaia di scafi uno vicino all'altro che costituiscono un insuperabile colpo d'occhio. Cowes è una cittadina tranquilla per la maggior parte della settimana, ma per il tradizionale "week-end" e la famosa settimana di regate in agosto si riversano in questo centro gli appassionati dello yachting che con le proprie imbarcazioni o quelle degli amici partecipano a regate, crociere, ma che il più delle volte vanno a diporto per il mare per soddisfare la loro passione ed il loro desiderio di vita all'aria aperta.





Agli appassionati dello yachting è noto il nome «Beken & Son»: sono i famosi fotografi di Yachting che hanno fotografato dallo scorso secolo le più note barche — grandi e piccole — che hanno gareggiato a Cowes.

Cowes è una graziosa cittadina nell'isola di Wright nell'Inghilterra del sud. Wright è separata dal continente dal Solent e dallo Spithead. Facile è arrivarci da Londra: con meno di due ore di treno si raggiunge Portsmouth Harbour posto di fronte all'isola da dove parte il battello di linea per Ryde da qui con un caratteristico trenino - inglese al cento per cento - si raggiunge Cowes costeggiando nell'ultima parte del percorso il fiume Medina che divide la cittadina in due parti: la East-Cowes e la West-Cowes dove hanno sede i clubs velici e dove più attiva è l'attività sportiva.

Centro vitale dello yachting, non potevano mancare i club velici, infatti vi hanno sede parecchi Circoli, ma il più noto ed il più importante è il Royal Yacht Squadron le cui origini risalgono al 1° giugno del 1815, giorno in cui quarantadue appassionati lo fondarono nella Tracted House Tavern in St. James Street a Londra. Fu allora stabilito che condizione assoluta per essere socio del circolo fosse quella di possedere uno yacht a vela di almeno dieci tonnellate. Da allora ad oggi il far parte del Royal Yacht Squadron è sempre stato il desiderio di molti e la possibilità di pochi, ed ancora oggi numerosi bei nomi dell'aristocrazia inglese non vi

sono ammessi.

Dieci anni dopo la fondazione il Club riuscì ad ottenere il Castello di Cowes e qui vi pose la sua sede che è ancora quella attuale. L'importanza del R. Y. S. nel campo dello yachting è grande e possiamo dire che la storia dello yachting mondiale è legata per almeno tutto il secolo scorso e parte di questo ('900) alla vita di questo club. Ricorderemo solo che il R.Y.S. mise in palio nel 1851 una Coppa del valore (allora) di 100 ghinee che divenne poi la famosa "Coppa d'America" per una sfida fra yacht inglesi e americani.

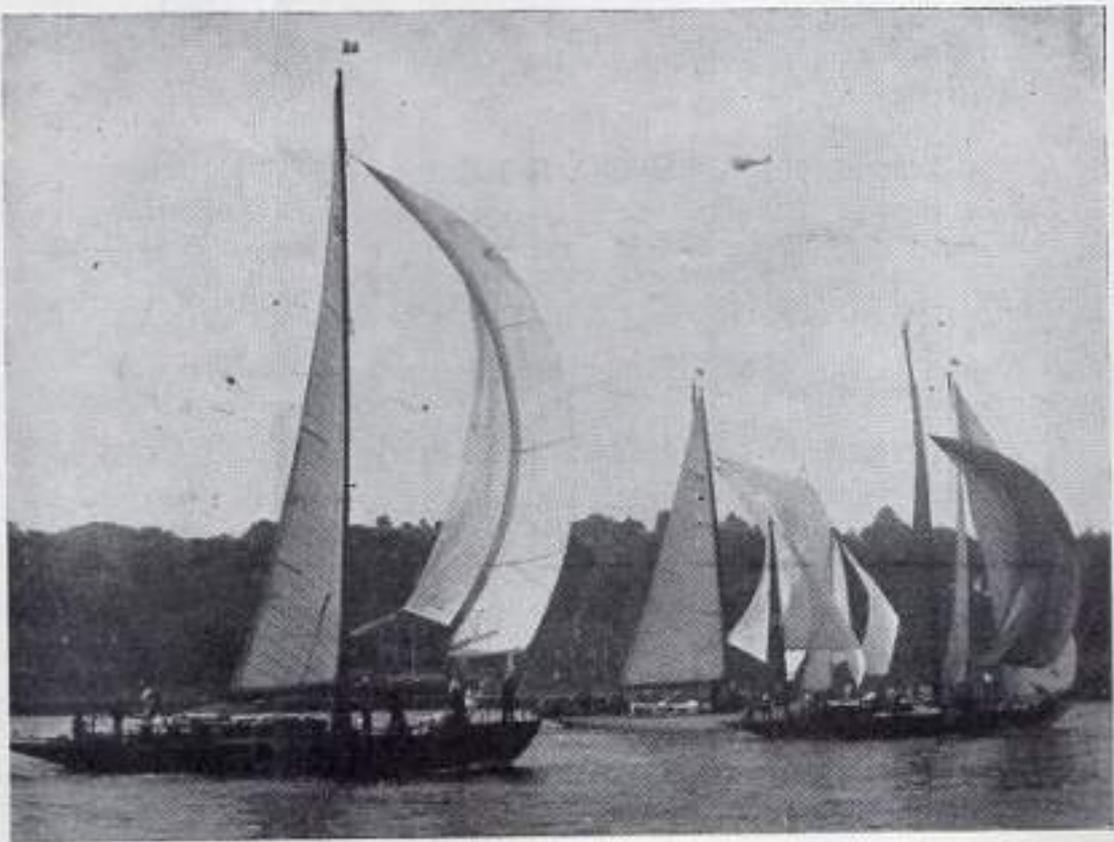
A Cowes sia che andate a passeggio per la High Street o per qualche altra strada tutto vi ricorderà lo yachting. Uno accanto all'altro negozi di forniture navali da far fare peccati di desiderio a qualsiasi appassionato, negozi di vestiti, di divise.

Trovate qui la veleria Ratsey una delle più note del mondo, il famoso fotografo Beken che dal 1880 ha fotografato tutti gli yacht e tutte le regate di Cowes, il noto gioielliere Benzie che espone nelle sue vetrine preziosi gioielli delle forme di accessori di yachting, a John Morgan specializzato in divise e vestiti nautici e che fu fornitore di Giorgio V.

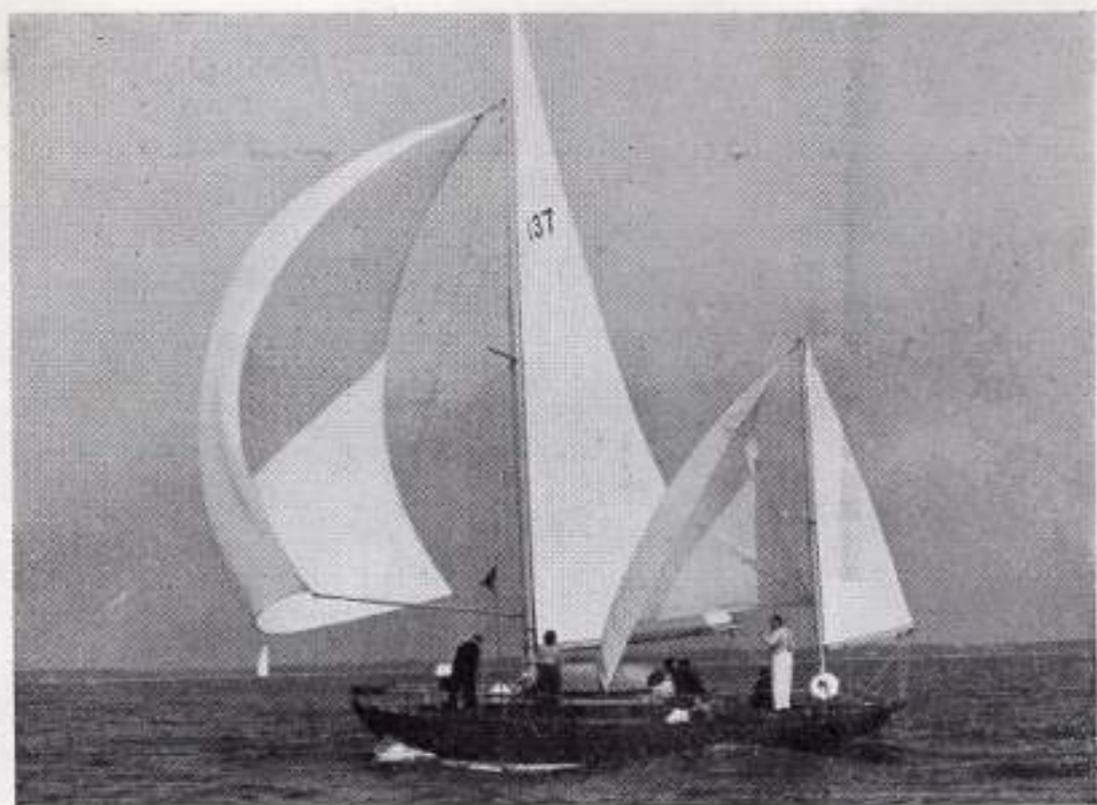
Questo per citare i più importanti e più noti Ma con loro tanti altri negozi fanno di questo centro il paradiso dello yachting.

A Cowes non si vive altro che per il mare e per la vela perchè tutto è yachting.

(Fotografie di Adelisa De Francesco)



Partenza degli scafi della I classe R.O.R.C. al Fastnet del 1955. La crociera del Fastnet, una delle più importanti del mondo, viene organizzata ogni due anni a Cowes.



Lo yacht americano «Loki» che partecipò alle regate di Cowes due anni fa disegnato da Sparkman & Stephens per il Dott. Gifford Pinchot. Caratteristiche: lunghezza ft. 38 ft.; lunghezza al galleggiamento 26 ft.; larghezza 9 ft. 7 in.; immersione 5 ft. 8 in.; superficie velica 701 sq. ft.

GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

Continua la ricostruzione della complessa e straordinaria macchina organizzativa realizzata dalla Federazione Italiana Vela tramite i Circoli napoletani. Grazie alle ricerche ed alla regia di Sergio Pepe e alle foto "ripescate" miracolosamente nell'archivio Carbone, stiamo realizzando un racconto capillare ed unico di quella che è passata nella storia dei Giochi Olimpici come operazione " 'O sole mio". Non c'è attività né figura professionale impegnata nell'Olimpiade di Napoli che non sia stata ricordata come è giusto che sia.



I Giochi velici della XVII Olimpiade nella "Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade" del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce con relativi servizi fotografici di Riccardo Carbone

(Parte IV)

SERGIO PEPE

La Relazione del Presidente Beppe Croce prosegue con l'illustrazione di altri settori fondamentali per la riuscita dei Giochi Olimpici Velici

D) - SERVIZIO INTERPRETI (Hostesses)

E' stato risolto mediante l'assunzione di:

13 interpreti-hostesses, aventi residenza a Napoli;

2 interpreti inviate da Roma, di cui una, C.ssa Yvonne Paolozzi, con funzione di capo-gruppo;

2 interpreti "tecniche", a disposizione della Giuria Internazionale;

6 traduttrici assunte per le necessità del Centro Stampa.

Si è trattato, per la maggior parte, di graziose fanciulle appartenenti a famiglie di buona società;

il loro lavoro ha incontrato una accoglienza eccezionalmente favorevole da parte di tutti i concorrenti e di tutte le personalità convenute a Napoli (vedi Allegato N.# 15).

da Roma: Contessa Yvonne PAOLOZZI, Vittoriana CERVI, sig.na Claudia BOIDO, sig.na Diana DE FEO;

da Napoli: sig.na Marina BOES, M. Ludovica BORRELLO, sig.na Silvia DE FALCO, sig.na Paola GERINI, sig.na Anna Maria GIOVAGNONI, sig.na Anna MONDELLI, sig.na Titty PANE, sig.na Gabriella SPOTO, sig.na Adriana VILLAMENA, sig.na Marina VITALE;

da Genova: sig.na Silvia MINAS;

da Bari: sig.na M. Gabriella TRISOLINI;

da Trieste: sig.na Laura TARABOCCHIA.



foto 1 - Le Hostess nelle foto di Riccardo Carbone.



foto 2 - Le Hostess nelle foto di Riccardo Carbone.

CERIMONIALE

Il Servizio è stato organizzato e diretto dall'Ambasciatore Renato Bova Scoppa, Delegato del Comitato Organizzatore dei Giochi quale Capo del Cerimoniale per Napoli.

Il Principe Gennaro Carafa di Roccella, quale Vice Presidente del Comitato Organizzatore di Napoli, ha curato in modo particolare il delicato settore dei rapporti con le personalità extra-sportive convenute a Napoli, quali il Signor Presidente della Repubblica Italiana, i Reali di Grecia, la Regina d'Olanda, il Principe Bernardo d'Olanda, i Principi di Monaco, il Conte di Barcellona, il Principe delle Asturie, il Duca di Sparta, il Duca di Hesse, le Principesse di Grecia e di Olanda, la Duchessa d'Aosta, la Principessa d'Aosta.

Il Servizio del Cerimoniale - pur nelle evidenti difficoltà causate dalla contemporanea presenza di tante personalità a Napoli, - ha compiuto un lavoro del tutto soddisfacente, senza provocare la minima lamentela.



fig. 3 Immaneabilmente, Riccardo Carbone fotografa il Re di Grecia Paolo e la Regina Federica sulla terrazza del Circolo Savoia.

VISITA A NAPOLI DEI MEMBRI DEL C.I.O.

I Membri del C.I.O. (Comitato Internazionale Olimpico) in visita a Napoli, nei giorni 4 e 5 Settembre capeggiati dal loro Presidente Avery Brundage, sono stati ricevuti all'arrivo dal Presidente dell'U.S.VI.



La visita si è svolta secondo il programma concordato tra il Dott. Beppe Croce, il Generale Luigi Magliari-Galante, il Dott. Giorgio De Stefani ed il Magg. Andrea Italo Manduca. Tale visita ha compreso: una gita a Capri in aliscafo, con giro dell'isola e sosta nei posti più noti, una uscita per mare sul piroscalo "Regina Isabella" - a completa disposizione del C.I.O. - per assistere alle Regate Olimpiche, una colazione alla "Canzone del Mare"



e un pranzo all'Hotel Excelsior, quest'ultimo offerto dal Commissario Straordinario al Comune di Napoli. I Membri del C.I.O. sono rimasti particolarmente compiaciuti per l'ospitalità loro riservata.

Le foto (4 - 5 - 6) dell'imbarco sul



Regina Isabella, ormeggiato al Molo Beverello, degli ospiti accolti dal Principe di Rocella Gennaro Carafa Cantelmo Stuart, Presidente del C.R.V. Italia e Vice Presidente del Comitato Organizzatore dei Giochi Velici



fig. 7 - Il faro del porto di Napoli con la statua di San Gennaro dal Regina Isabella

fig. 8- Ospiti in navigazione a bordo del Regina Isabella, che era un dragamine USA trasformato a Viareggio e, unitamente al gemello Regina Isabella Seconda, svolgeva i collegamenti con l'Hotel Regina Isabella di Lacco Ameno, all'epoca di proprietà di Angelo Rizzoli.



COMITATO ALTOMARE 1960

Parallelamente all'organizzazione e preparazione delle Olimpiadi della Vela sono stati esaminati e tempestivamente risolti tutti i problemi connessi con le esigenze del "Comitato Altomare 1960". Anche in questa importante branca - direttamente collegata alla Organizzazione per motivi facilmente intuibili di univocità e di convenienza - il contributo della Marina Militare è stato notevole, ed è stato veramente determinante nel permettere al Principe Gennaro Carafa di Roccella ed al Col. G.N. Ing. Giovanni Battista Pera, rispettivamente Presidente e Segretario Generale del "COMITATO ALTOMARE 1960" di condurre a termine, in perfetto orario il vasto e complicato piano organizzativo.

In fase preparatoria, il Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno, con la collaborazione dei vari Comandi ed iati della Sede (COMAR, COMPAMARE, 3° GRUPPO DRAGAGGIO ecc.), ha provveduto:

- alla definizione e preparazione degli ormeggi degli yachts in arrivo a Napoli, nei Porticcioli di Mergellina, Santa Lucia e Molosiglio;
- alla posa di 3 boe ad Ischia per la definizione di traguardo delle regate in programma;
- a mettere a disposizione un Dragamine ed un Rimorchiatore per trasporto Giuria alla linea di traguardo, all'arrivo degli yachts in regata;
- alla posa di n. 9 boe nello specchio acqueo antistante la via Caracciolo per gli yachts di maggiore tonnellaggio.

In totale sono sfate ricevute ed assistite dal "Comitato Altomare 1960" 156 unità, così suddivise:

- 6 Navi-Scuola - 70 yachts concorrenti alla Regata Cannes-Ischia - 80 yachts in crociera extra-regata.

Gli ormeggi sono stati così ripartiti:

MERGELLINA	108
SANTA LUCIA	25
MOLOSIGLIO	14
ALLA BOA	9
TOTALE	156

Nessun inconveniente è stato segnalato.

STORIE DI NAVI

Il Comandante Flavio Serafini ha trascorso molti anni a bordo di navi militari e mercantili. Autore di diversi volumi storici sulla Marineria velica che hanno riscosso notevole successo in Italia e all'estero. È stato Segretario della Sezione Italiana dell' "Amicale des Capitaines au Long Cours Cape Horniers di Saint Malo e Segretario dell'Unione Medaglie d'Oro di Lunga Navigazione. Attualmente è Direttore del Museo Navale di Imperia del quale è stato fondatore e per questo insignito della Medaglia al Mérite Maritime.
(da "Yacht Digest" n° 57/58 giu/lug. 1993)



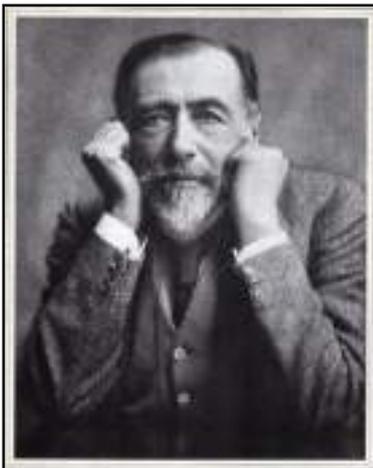
BATTEVA BANDIERA ITALIANA IL "NARCISSUS" DI CONRAD

La nave, protagonista di uno dei più celebri racconti di mare, e realmente esistita ed ha navigato anche nella nostra marina mercantile.

Era un "medium clipper", lungo 70 metri, varato nel 1876.

FLAVIO SERAFINI

Pochi sanno che il "Narcissus", il veliero immortalato dalla penna di Joseph Conrad, non solo è esistito realmente, ma per otto anni, al tramonto di una lunga carriera, battè il tricolore sugli oceani. Nel periodo 1883/84 vi aveva navigato come semplice marinaio e successivamente come "Second Mate", Joseph Conrad, (Foto) uno dei più grandi romanzieri del mare, il creatore di una letteratura avvincente che, in uno stile particolare ed irripetibile, affrescò uomini e navi.



Il "Narcissus" si ricollega al "The Nigger of thè Narcissus", pubblicato nel 1897: un racconto delle traversate da Bombay a Londra di una nave sulla quale la presenza di un negro moribondo crea un'atmosfera funesta ed enigmatica che solo la fermezza del capitano impedisce di sboccare in tragedia. Sul "Narcissus" vissero e operarono i personaggi scolpiti dal Conrad: "Jimmy", il negro imbarcato a Bombay, "Singleton", il vecchio marinaio inglese, un veterano degli oceani, il capitano Allistoun, freddo e lucido nella sua azione di comando, il signor Creighton, secondo ufficiale giovane e valente, destinato a raggiungere presto le vette della carriera, il signor Baker, schiavo del dovere e rassegnato a non prendere mai il comando. Tutti questi ed altri personaggi visti nelle calme equatoriali, nelle tempeste del Capo Horn, della sepoltura in mare di Jimmy e nella liquidazione della paga dell'equipaggio, non sono scaturiti da una immagine stereotipata della fantasia dell'autore, né da un mondo irreale, bensì da quello palpabile, duro ed affascinante del mondo velico della seconda metà dell'ottocento.

Fin qui il "Narcissus" britannico, nei ricordi e nella poliedrica fantasia di Conrad. Il bastimento che era stato varato nel 1876 sulle rive del fiume Clyde a Glasgow, aveva per 23 anni battuto la "red ensign" dell'armatore inglese C.S. Caird al quale appartennero altri "medium clippers" come il "Rosdhu", "Nereus", "Poseidon", "Amphitrite", "Elmhurst", "Galatea". "Nereus" era l'unica nave gemella del "Narcissus". Quest'ultimo bastimento, dalla prora slanciata e dalle forme aggraziate, aveva una stazza di 1270 tonnellate, una lunghezza di 235 piedi (70 metri), una larghezza di 37,1 ed un pescaggio di 22. Quando nel settembre 1899 il veliero venne acquistato dal capitano armatore Vittorio Bertolotto (1854/1934), era un bastimento già logoro e prossimo alla pensione, ma la residua qualità dello scafo e la robustezza delle alberature avevano convinto il Bertolotto, una delle più note figure armatoriali di Camogli, proprietario, tra l'altro, della bellissima nave "Andreta". Un altro bastimento sul quale Conrad aveva navigato come secondo ufficiale e che non cambiò il nome dopo l'atto di vendita, fu il "Torrens", acquistato dai cognati armatori Giuseppe Mortola ("Sanrocchin") e Vittorio Emanuele Bozzo di San Rocco di Camogli - Il "Narcissus" (foto) era armato a nave (tre alberi a vele quadre) e tale rimase anche negli otto anni sotto il tricolore, contrariamente alle abitudini nostrane che solevano

Fin qui il "Narcissus" britannico, nei ricordi e nella poliedrica fantasia di Conrad. Il bastimento che era stato varato nel 1876 sulle rive del fiume Clyde a Glasgow, aveva per 23 anni battuto la "red ensign" dell'armatore inglese C.S. Caird al quale appartennero altri "medium clippers" come il "Rosdhu", "Nereus", "Poseidon", "Amphitrite", "Elmhurst", "Galatea". "Nereus" era l'unica nave gemella del "Narcissus". Quest'ultimo bastimento, dalla prora slanciata e dalle forme aggraziate, aveva una stazza di 1270 tonnellate, una lunghezza di 235 piedi (70 metri), una larghezza di 37,1 ed un pescaggio di 22. Quando nel settembre 1899 il veliero venne acquistato dal capitano armatore Vittorio Bertolotto (1854/1934), era un bastimento già logoro e prossimo alla pensione, ma la residua qualità dello scafo e la robustezza delle alberature avevano convinto il Bertolotto, una delle più note figure armatoriali di Camogli, proprietario, tra l'altro, della bellissima nave "Andreta". Un altro bastimento sul quale Conrad aveva navigato come secondo ufficiale e che non cambiò il nome dopo l'atto di vendita, fu il "Torrens", acquistato dai cognati armatori Giuseppe Mortola ("Sanrocchin") e Vittorio Emanuele Bozzo di San Rocco di Camogli - Il "Narcissus" (foto) era armato a nave (tre alberi a vele quadre) e tale rimase anche negli otto anni sotto il tricolore, contrariamente alle abitudini nostrane che solevano



avviliare i bastimenti riducendone le attrezzature a brigantini a palo per risparmiare su vele ed equipaggi. Il veliero presentava una lunga tuga centrale a poppavia del trinchetto ed un lungo cassero che univa la mezzana all'estrema poppa. I pennoni di gabbia e dei velacci erano ancora guarniti di aste e pennole per i coltellacci: manovre fisse e correnti avevano ormai raggiunto il massimo grado di perfezione.

Come bastimento appartenente alla flotta velica nazionale, "Narcissus" ebbe due soli capitani, entrambi di



Fotografia del capitano Giuseppe Ansaldo che fu per diversi anni al comando del bastimento celebrato da Conrad, una volta passato sotto bandiera italiana.

Porto Maurizio: Giuseppe Ansaldo (1853/1919) detto "Baron" (Foto) ed Antonio Gavi, tra i migliori capitani dell'epoca e quindi, assai apprezzati dagli armatori di Camogli. Capitan Ansaldo era un uomo dal polso d'acciaio e dal coraggio temerario, una figura di rilievo tra i giganti della vela oceanica che sarebbe certamente piaciuto al Conrad. Prima del "Narcissus" era stato a bordo dei brigantini a palo "Alabama", "Vergine", "Enrico P.", "Beatrice"; aveva navigato sul famoso brigantino goletta "Nonna Adele" e comandato il brigantino a palo "Annita Menotti". Il 10 giugno 1901 capitan Ansaldo imbarcò a Genova sul "Narcissus" destinato ai porti della California via Capo Horn. La rimonta del Capo Maledetto dovette essere certamente drammatica, tanto che ne è rimasta traccia in un ex voto conservato nel Santuario di Montallegro; sotto l'immagine del bastimento in difficoltà, troviamo scritto . . . "Nave 'Narcissus', armatore Bertolotto Vittorio, passando Capo Horn 21 e 22 novembre 1903. Capitano Giuseppe Ansaldo, marinai... in ringraziamento questo ricordo offrono alla Vergine SS di Montallegro (Rapallo). Genova marzo 1904".

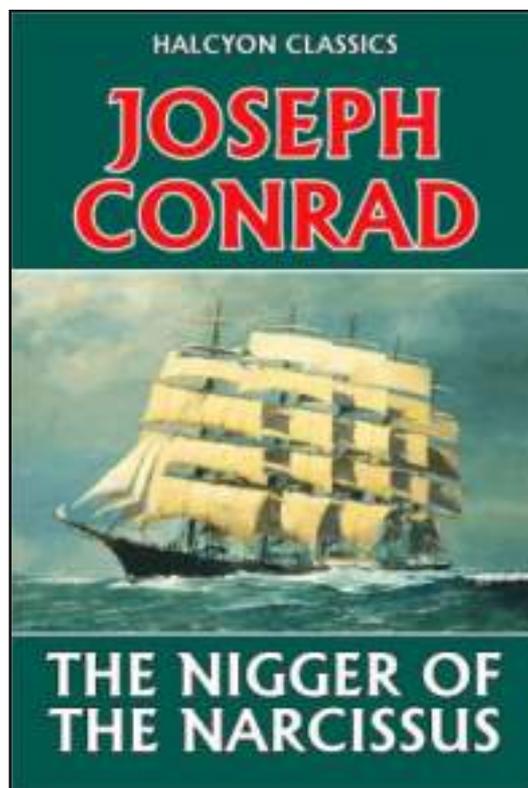
Il veliero era rientrato a Genova per fine campagna il 10 febbraio 1904 dopo ben 32 mesi ed otto giorni. Un altro ex voto, molto più laconico, si trova nella Chiesa di N.S. di Pontelungo (Albenga) e recita: "7 dicembre 1900. P.G.R. Giacomo Martino".

Quei tre anni di logorante campagna attorno al mondo avevano profondamente

inciso nell'animo e nel fisico degli uomini, ma il 1° aprile 1904, una cinquantina di giorni dopo lo sbarco, capitano Ansaldo ritornò a bordo alla vigilia di una nuova partenza non dopo aver fatto qualche capatina a Genova per seguire i lavori di riparazione e manutenzione. La seconda campagna oceanica iniziò con destinazione Barbados (celebre porto d'ordini della vela oceanica). A bordo si trovavano due giovani allievi che avrebbero rivelato in futuro eccezionali qualità e perizia marinai: capitano Prospero Figari ("Sciabecco") di Camogli, futuro capitano del "Limena" ed il figlio di Ansaldo, capitano Benvenuto ("Pinuccio"), che sarebbe diventato uno sperimentato comandante di piroscafi.

Con un altro passaggio di Capo Horn, il "Narcissus" rientrò a Genova il 14 agosto 1906, giorno dello sbarco del capitano Ansaldo. Nel mese di dicembre di quell'anno, assunse il comando il capitano Antonio Gavi (1853/1915), conterraneo dell'Ansaldo: egli proveniva dal comando del brigantino a palo "N.S. del Rosario" e della nave goletta "Jasper". Nel gennaio 1907 il "Narcissus" lasciò Saint Louis du Rhône con destinazione Talcahuano in Cile con un carico di gesso. Nelle acque di Capo Horn incappò in una violentissima tempesta che lo ridusse a mal partito, costringendolo a riparare a Rio de Janeiro ove giunse il 19 maggio. Colà non venne abilitato alla navigazione e venne pertanto abbandonato alla società assicuratrice, la "Mutua Assicurazioni Marittime Cristoforo Colombo" di Camogli presso la quale il bastimento era assicurato per 93.700 lire. Ci fu, come ricorda il Gropallo, una vertenza giudiziaria perché la società assicuratrice contestò la legittimità della dichiarazione di abbandono della nave che, invece, venne pienamente riconosciuta, con tutte le conseguenze in favore dell'armatore Bertolotto, dalla Corte di Appello di Torino. Il "Narcissus" raggiunse più tardi ed in qualche modo Genova: completamente disalberato, venne impiegato come pontone, una ben triste sorte per l'antico alcione degli oceani!

Quasi ad accompagnare tristemente il suo tramonto, in quel periodo si spegneva il capitano Gavi, seguito quattro anni più tardi, dal capitano Ansaldo. Ma la lunga epopea del "Narcissus" era incredibilmente destinata a continuare. Riarmato nel 1917, il veliero venne chiamato "Isis" con bandiera brasiliana ed iscritto nelle matricole del porto di Rio de Janeiro, ma il 14 gennaio 1922 entrò in collisione con un'altra nave nella Baia di Rio ed affondò. Ma il bastimento di conradiana memoria non voleva morire: ancora una volta venne recuperato e tornò a navigare, finché nel 1925 il suo armatore fallì. Non ci fu modo per sopravvivere ancora ed il veliero che fu conosciuto nel mondo come "Narcissus" dovette dolorosamente rassegnarsi alla demolizione pochi mesi dopo la scomparsa in Inghilterra del grande romanziere e capitano che lo aveva reso famoso. La sua saga era dunque durata cinquant'anni. Nelle due Riviere di Liguria sopravvissero per molti anni alcuni componenti dell'equipaggio, tra i quali, capitano Figari, "Sciabecco", che si spense a Camogli ultranovantenne negli anni Settanta, certamente l'ultimo superstite italiano del "Narcissus", uno dei "fratelli" sopravvissuti di Capo Horn, i "buoni marinai", come li definiva Conrad che suggellò il "The Nigger of the Narcissus" (Foto) con queste accorate, nostalgiche parole: ... "Nessun marinaio mai, meglio di voi, ammainò con grida selvagge la tela sbattente di una vela di trinchetto, nè, ondulando nell'alberatura, perduto nella notte, fece fronte gagliardamente attimo per attimo, all'assalto di una raffica di ponente".



Bibliografia:

Tommaso Gropallo: "Il romanzo della vela" - Mursia 1973 - Milano.

Flavio Serafini: "La Città dei Marinai" - Mursia 1978 - Milano.

Flavio Serafini: "Uomini e bastimenti italiani di Capo Horn".

Gerda III

Nel 1943, gli orrori della Germania nazista si erano ormai estesi a tutta l'Europa occupata, raggiungendo livelli inimmaginabili. Nella Danimarca occupata il Movimento di Resistenza danese riuscì a sapere che agli inizi di settembre Adolf Hitler aveva ordinato la deportazione degli ebrei danesi nei campi di concentramento tedeschi. Già a fine settembre giunsero nel porto di Copenhagen due navi passeggeri tedesche destinate all'imbarco di 5000 ebrei.

Nonostante il grande rischio personale, molti civili danesi diedero vita a una grande, diffusa, silenziosa e rapida attività di evacuazione via mare di circa 8000 ebrei dalla Danimarca verso la vicina Svezia neutrale.

I trasferimenti avvenivano dai porti di pesca della zona settentrionale della Selandia, la maggiore delle isole danesi, tra cui il porto di Gilleleje, uno dei più grandi, posto nel punto più settentrionale dell'isola, da dove, tramite pescherecci e imbarcazioni costiere, furono trasferiti un quinto degli ebrei danesi.

Delle circa 300 imbarcazioni della Selandia che parteciparono all'evasione attualmente rimane il *Gerda III*, visibile presso il Mystic Seaport Museum, il più grande museo marittimo degli Stati Uniti.



L'imbarcazione, di 12 metri, 20 tonnellate, costruita nel 1928, fu usata da Henny Soding, la figlia 19enne di un ufficiale della Marina danese che comandava il servizio fari e fanali della zona.

Per tre settimane la barca partiva di notte per rifornire il faro, ma appena fuori del porto si dirigeva con il prezioso carico, in gruppi di 10-15 alla volta, nascosto all'interno dello scafo, verso la costa svedese dove veniva sbarcato.

Sebbene l'imbarcazione fosse regolarmente controllata dai soldati tedeschi, i rifugiati non furono mai scoperti e 300 persone furono messe in salvo.

Dopo la guerra, con un atto del parlamento danese, l'imbarcazione fu donata al Museo del Patrimonio Ebraico di New York che, dopo adeguati lavori di restauro, fu trasferita al Mystic Seaport.



*da narraremare.it
(a cura di m.elvetico)*