



# Notiziario CSTN

OTTOBRE 2020  
N° 98



# Notiziario CSTN

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE**

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

**LEGA NAVALE ITALIANA**

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

**ANNO IX - N° 98**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**ottobre 2020**

## SOMMARIO

- |  |         |                                       |         |
|--|---------|---------------------------------------|---------|
| • Editoriale .....                             | pag. 1  | • Le regate di Straulino .....        | pag. 21 |
| • Le grandi vittorie veliche della Marina..... | pag. 2  | • I valori di un club .....           | pag. 24 |
| • Le cartoline della vela .....                | pag. 9  | • Il rum e la Marina Britannica ..... | pag. 27 |
| • Il nuovo porto del Granatello .....          | pag. 14 | • InBreve .....                       | pag. 31 |

## EDITORIALE

La Redazione si sta preparando per festeggiare adeguatamente la pubblicazione del n° 100 del Notiziario CSTN che uscirà a dicembre prossimo. Entriamo nel X anno di vita, un piccolo, ma significativo traguardo che ci inorgolisce e ci impegna a guardare sempre avanti e sempre più in alto. Considerevole la diffusione raggiunta dal nostro Notiziario inviato on line mensilmente a diverse migliaia di indirizzi e-mail in vari Paesi del mondo. Anche il contatore delle visite al nostro sito web del "Centro Studi Tradizioni Nautiche" ha registrato, dall'inizio del 2020 a oggi (9 mesi) oltre 10000 contatti. Chiediamo a tutti i Lettori che ci seguono appassionatamente di partecipare a questo anniversario inviando per tempo in Redazione ([redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it)) un saluto, un pensiero, una considerazione o un suggerimento, . . . sulla nostra rivista e sui prossimi anni che ci aspettano. Sarà tutto pubblicato nelle pagine a Voi dedicate. Grazie anticipatamente per la Vostra partecipazione..

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli (Blue Passion).

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gaetano Gallinaro, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Francesco Rastrelli, Paolo Rastrelli, Carlo Sciarrelli.*



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

IL NOTIZIARIO È SU  [Instagram](https://www.instagram.com/Tradizioninautiche) COME @Tradizioninautiche

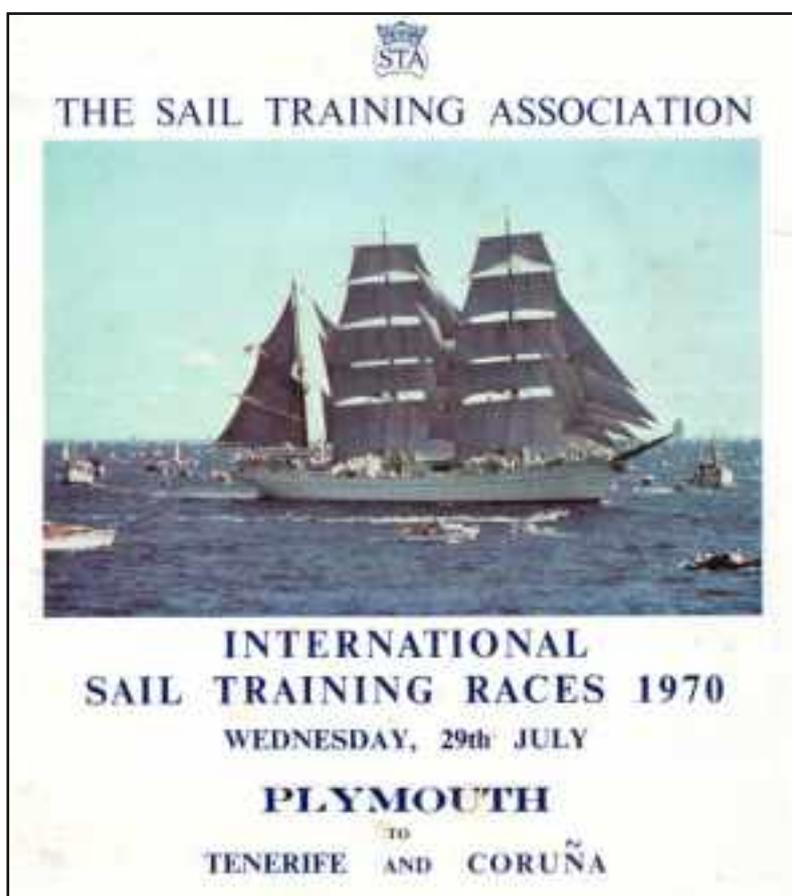
## LE GRANDI VITTORIE VELICHE DELLA NOSTRA MARINA MILITARE

Con particolare piacere pubblichiamo l'interessante articolo di Gaetano Gallinaro imbarcato sulla "Stella Polare" nella regata Plymouth-Tenerife del 1970 della quale ricorre quest'anno il cinquantenario. Allo stato dei fatti, purtroppo, queste sono imprese irripetibili, ma non è un buon motivo per dimenticarle e non raccontare alle nuove generazioni che ci sono stati tempi nei quali la nostra Marina sfornava eccellenti ufficiali che erano anche validi velisti, capaci di rappresentare i colori italiani nel mondo, dalle Olimpiadi, alle impegnative traversate transoceaniche. . . e quando il "Vespucci" entrava nei porti lo faceva a vela. Adesso ci vogliono quattro rimorchiatori.



### **50 ANNI FA LA BELLA VITTORIA DELLA "STELLA POLARE" NELLA REGATA PLYMOUTH - TENERIFE**

GAETANO GALLINARO



Ricordiamo, con questo articolo, il cinquantenario della vittoria di una barca italiana in una regata oceanica; mi esprimo con il "noi" perché oggi, a tanti anni di distanza, grazie al buon WhatsApp è stato possibile ricreare una sorta di equipaggio virtuale per raccogliere foto e ricordi di quell'estate del 1970.

La regata Plymouth - Santa Cruz de Tenerife, organizzata dalla STA (The Sail Training Association) si svolse nel periodo 20 giugno-31 agosto, durante la campagna addestrativa effettuata dalla Nave Scuola *Stella Polare*. Partita da La Spezia, la *Stella Polare* navigò per oltre 5.000 miglia, sostando nei porti di La Maddalena, Palma de Majorca, Lisbona, Plymouth, Santa Cruz de Tenerife e Tangeri.

Al comando della Nave Scuola era il Tenente di Vascello Bruno Petronio già noto per aver partecipato, classificandosi quarto, alle olimpiadi di Tokio del 1964 come prodiere della barca olimpica "Grifone" (5,50 mt di stazza internazionale) che aveva al timone l'ancor più noto Capitano di Vascello Agostino Straulino che, in quanto alle sole medaglie d'oro, vinse: 1 olimpiade, 4 mondiali, 11 europei . . . e tanto ancora.

Il resto dell'equipaggio era costituito dai Sottotenenti di Vascello Italo Trisolini (Uff. in 2°), Gaetano Gallinaro, Sergio Spinato, Guido Ravasio, Francesco Campanelli, Carlo Iodice, Roberto Fusco, Pier Carlo Lupi, Pio Bracco (tutti del Corso "Grifoni" 1965-69, del quale il Comandate Iannucci era stato Comandante alla Classe nei primi loro due anni di Accademia), dal Capitano Commissario Sergio Guazzotti, dal Sottotenente del Genio Navale Roberto Cecconi, dal Sottotenente Medico Roberto Farallo, dal 1°Capo Nocchiere Gaetano Di Savino (Nostromo), dal 2° Capo RT Luigi Vendramin e dal Nocchiere Giuseppe Calabrò.



*Brochure della barca con l'equipaggio*

Poche righe per presentare la barca . . . E' stata concepita nei primi anni 60' nello studio di architettura navale Sparkman&Stephens di New York ed è stata costruita nello storico cantiere Sangermani di Lavagna. A giudizio di chi scrive, la progettazione delle barche in legno, nello stato dell'arte di quegli anni, aveva raggiunto il culmine dell'armonia tra le soluzioni tecnologiche finalizzate a migliorare le prestazioni e l'eleganza classica delle forme dello scafo.

Sulla *Stella Polare*, che rappresentava il perfetto compromesso tra bellezza e performance, dopo pochi giorni di permanenza a bordo si veniva conquistati dalla sensazione rassicurante di trovarsi su qualcosa che, oltre ad essere piacevole da vedere, era fatta per affrontare qualsiasi condizione di mare e fatalmente si iniziava a volerle bene come se non fosse un oggetto inanimato.

Negli anni 70' la ricerca frenetica di costruire barche



*"Stella Polare", una bella barca classica*

sempre più leggere e veloci ha rivoluzionato la progettazione degli scafi che, realizzati prima in alluminio e poi in composito, iniziarono a perdere le caratteristiche classiche; apparve presto evidente che si era rotta quell'armonia a tutto vantaggio delle prestazioni con il risultato di rendere freddo e professionale il rapporto tra l'equipaggio e la barca.

Consapevoli di partecipare ad una competizione internazionale alla quale erano iscritti Yacht e velieri di dieci nazioni: (Antille Olandesi, Francia, Germania, Norvegia, Olanda, Portogallo, Regno Unito, Spagna e Svezia), già nelle prime ore di navigazione, iniziammo gli allenamenti per acquisire ognuno gli automatismi necessari per effettuare velocemente tutte le manovre in sicurezza. Molta fatica richiedevano i cambi di genoa (120 metri quadri con tanti garrocci) e le strambate in successione (con i tangoni molto lunghi e pesanti).

Dopo le soste a La Maddalena e Palma di Maiorca procedemmo senza particolari problemi fino a Lisbona. Avevamo percorso quasi 1500 miglia e, percependo di aver raggiunto un buon affiatamento come equipaggio, iniziammo ad essere desiderosi ed impazienti di metterci alla prova.



*Arrivo a Lisbona - di poppa il ponte sul fiume Tago*

Usciti dal Tago con tutte le vele a riva, dopo poche miglia un vento da Nord di oltre 35 nodi ci costrinse a dare due mani di terzaroli alla randa; a prora, al posto del genoa, lo yankee e la trinchettina ci permisero di bolinare in modo soddisfacente. Procedemmo così per circa tre giorni verso WNW e, quando finalmente il vento girò a ponente calando al di sotto dei venti nodi, facemmo rotta diretta verso Plymouth.

Giunti a Plymouth ci trovammo tutti immediatamente immersi nell'atmosfera che



*Velatura ridotta: randa con terzaroli, yankee e trinchettina*



*Lavori alla carena durante la bassa marea*

precede una regata importante. Ad ognuno venne affidato il compito di verificare tutto ciò che riguardava il proprio ruolo. Due di noi si tuffarono con la maschera subacquea per ispezionare la carena e riscontrarono, con grande disappunto, che l'opera viva presentava vaste superfici tutt'altro che lisce. La situazione in essere non consentiva di alzare la barca per fare carena. Dopo una attenta ricognizione della zona dove eravamo ormeggiati, fu individuato un tratto di banchina dove la bassa marea lasciava il fondo pietroso quasi asciutto e, dopo le sei ore canoniche, si poteva invece

misurare un fondale che superava i 3,5 metri.

Per sedici giovani volenterosi l'idea di fare carena in piena autonomia ci entusiasmo ed ognuno provvide ad attrezzarsi con raschietti e spugne abrasive. Mezz'ora prima dell'alta marea manovrammo per ormeggiare la barca lungo quel tratto di banchina di cui avevamo verificato la consistenza della zona di appoggio e affiancammo la barca al molo, avendo cura di tenerla leggermente sbandata sul lato della banchina. Mentre la marea scendeva ci fu molta trepidazione quando la barca si appoggiò con il piombo della deriva sul fondo . . . ma tutto funzionò alla perfezione. In meno di quattro ore la carena fu grattata e brasivata per ricevere un'abbondante passata di pittura antivegetativa.

Nessun problema per rimettere lo scafo in galleggiamento ed il Comandante, visibilmente soddisfatto dell'operazione, ci concesse un giorno di permesso da trascorrere a Londra. Non tutti andarono perché, nel frattempo, accanto alla *Stella Polare* si ormeggiò *Crackerjack*, una barca inglese armata tutta al femminile, skipper compreso, che avrebbe partecipato alla regata Plymouth-La Coruna. La gita londinese fu infatti rifiutata da alcuni che preferirono restare a bordo con la prospettiva di intrattenere le nuove amiche che, senza esitazione, accettarono di essere ospitate in una barca spaziosa ed accogliente.

In realtà fu molto apprezzata la logistica della "Stella" che diede il meglio di sé mettendo a disposizione comode cuccette e tante tavolette di cioccolato dei viveri di emergenza oltre al solito buon chianti che mette sempre tutti d'accordo. Va detto che allora, sulle navi della M.M., in materia di donne esisteva la regola inderogabile che imponeva un principio fondamentale: "tutto ciò che succede

*Ricamo sulla cravatta ufficiale di "Crackerjack"*





*“Stella Polare” con tutte le vele a riva*

fuori dagli stretti (Gibilterra e Suez) non è mai avvenuto”.

Il giorno 29 luglio iniziò la regata. Sulla linea di partenza, dal Royal Yacht Britannia, con a bordo il principe consorte Filippo di Edinburgo, venivano alzate le bandiere previste per la procedura delle partenze.

Alle 12:00 la partenza della classe “A” dei grandi velieri: *Gorch Fock, Sagres, Statsraad Lehmkuhl* e *Christian Radich*.



*Mezz'ora alla partenza e la barca inglese Zulu ci marca da vicino...*

Alle 12:30 la partenza della classe “B Division I” delle barche superiori alle 40 tonnellate: *Stella Polare, Astral, Urania, Malcolm Miller, Falken, Gladan, Arminel* e *Larvik*.

Alle 12:45 la partenza della classe “B Division II” delle barche inferiori alle 40 tonnellate: *Zulu, Najade, Iroise, Sereine, Halcon* e *Duenna*

La rotta da Plymouth alle Canarie, in estate e in condizioni meteorologiche normali, avrebbe favorito le imbarcazioni meglio attrezzate per le andature portanti. Grazie ad una fortunata situazione meteorologica, dopo la partenza il vento iniziò a provenire da un poco probabile SSW e continuò così per circa due giorni. Giunti al traverso di Ouessant, a ponente della Bretagna, il vento girò verso ponente e poi si stabilizzò da Nord.



*“Stella Polare” si avvicina alla linea di partenza*

La *Stella Polare* non aspettava altro; dimostrò la sua ottima attitudine a bolinare e, dopo tre giorni dalla partenza passò all'andatura con spinnaker avendo già guadagnato un bel vantaggio di decine di miglia sulle dirette concorrenti.

Per circa quattro giorni la navigazione proseguì mantenendo un cammino di 160/180 miglia nelle 24 ore e, rispetto alle posizioni delle altre barche che, come da istruzioni di regata, dovevano essere comunicate via radio giornalmente alle ore 12, ci sentivamo ragionevolmente certi di vincere in tempo reale. Arrivare primi in tempo

reale è molto gratificante ma le regate si vincono con i tempi compensati e, in questa regata eravamo tallonati dalla barca inglese *Zulu* che dimostrava di essere veloce, ben equipaggiata e alla quale pagavamo un compenso di molte ore.

A circa 250 miglia dall'arrivo, intorno alle 22, in barba alla privacy, mentre tutti ascoltavamo dall'altoparlante della radio HF (18 Watt) una lunga e complicata telefonata tra il nostro Commissario Guazzotti e la moglie riguardo le prenotazioni dell'aereo e dell'albergo a Tenerife, il vento iniziò a calare e, con il solito coro di imprecazioni sulla jella indotta dallo sbilanciarsi a fare previsioni sull'arrivo, cominciammo un posto di manovra che durò l'intera nottata. Facemmo diciannove cambi di vele in successione: alternavamo lo spin leggero al drifter, cercando di orzare per farlo portare, ma la lancetta dello speedometro (brooks&gatehouse) non si schiodava dal misero 1 o 1,5.

Provammo a dare due mani di terzaroli alla randa per far arrivare più aria allo spin leggero; qualcuno mandò a riva della mezzanella la carbonera che aveva la fama di possedere poteri magici, oltre che di spinta propulsiva, ma senza alcun risultato apprezzabile. Evitavamo di dirlo, ma tutti pensavamo che cento miglia indietro c'era un buon vento che stava spingendo le altre barche, *Zulu* in testa, facendo orribilmente diminuire il bel vantaggio che avevamo guadagnato.

Fatto giorno, una leggera brezza da NE mosse la lancetta prima a 3 e poi a 3,5. Fu mandata su tutta la randa mentre lo spin iniziava a portare meglio, sempre meglio, e tutti, facendo finta di nulla, ci mettemmo a rassettare la coperta che era ancora ingombra di sacchi, scotte leggere e alcune vele da sistemare. Chi scrive scese sottocoperta e, dopo un lungo lavoro di pompaggio alla cucina ad alcool, mise a soffriggere l'aglio per condire la sua specialità: spaghetti aglio, olio e peperoncino che, appena pronti, divorammo con l'approvazione di tutti.

Passata l'angoscia della notte, nel corso del collegamento delle 12, verificammo che le posizioni relative erano rimaste più o meno le stesse e, da vari indizi, cominciammo a sospettare che *Zulu* desse posizioni molto approssimative per trarci in inganno. Il vento raggiunse i 13 nodi stabili e, avvicinandoci all'isola di Tenerife, rileggemmo bene le istruzioni di regata che riportavano testualmente: “The finishing line bears 180° from the lighthouse at the northern end of the breakwater of Santa Cruz Harbour. Vessels must cross this line within 8 miles of the lighthouse.”

Per onorare la nazione dove andavamo a vincere, issammo uno spin rosso-giallo-rosso, anche perché non ne avevamo uno con i colori italiani; fu una scelta indovinata perché gli spagnoli ci fecero una accoglienza calorosissima. Un rimorchiatore si avvicinò salutandoci con lunghi segnali acustici e con getti d'acqua colorati. All'arrivo ci spiegarono che la barca spagnola *Halcon* si era ritirata a La Coruña per problemi all'albero e la gente, non amando particolarmente gli inglesi di *Zulu*, riversava tifo e simpatia per noi. Trascorse le ore di

handicap che pagavamo a *Zulu*, ci rasserenammo, godendoci la vittoria e le tante dimostrazioni di affetto alle quali non eravamo preparati.

Dopo oltre un giorno e mezzo dal nostro arrivo, quando avemmo notizia che *Zulu* stava per arrivare, ricordandoci gli sfottò ricevuti a Plymouth dallo stesso equipaggio, riguardo alla quantità, giudicata eccessiva, delle provviste che stivavamo in cambusa, uscimmo in mare e li salutammo di contro bordo con una scopa issata a riva e, dimostrando fratellanza marinaresca, chiedemmo loro se avessero necessità di gallette, acqua e altri viveri di conforto.

Terminammo la campagna navale in un clima di soddisfazione ed euforia. Arrivati a La Spezia, dopo i saluti e i complimenti dell'Ammiraglio Giovanni Ciccolo (Maridipart La Spezia) in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, facemmo una ulteriore uscita in mare a favore della troupe televisiva della Rai che confezionò un bel servizio che andò in onda nel corso della Domenica Sportiva di quella settimana.



*La Spezia, all'arrivo saluti e complimenti dall'Ammiraglio Ciccolo.*



*Ricordo di Bruno Petronio, triestino (1936-2015). “Il gigante buono, persona tranquilla con un fisico eccezionale, alto, possente e dotato di una grande forza” (definizione del coequipier Massimo Minervini).*

*Olimpico (1964), Campione del Mondo Classe 5.50 (1965).*

*1965 - Transpacific Race Los Angeles-Honolulu su “Corsaro II” al comando di Straulino.*

*1970 - Ten. Vascello, comandante “Stella Polare”: 1° Palma M.-Cabrera-Palma M.,*

*1° Plymouth-S.Cruz-Tenerife.*

*1971 - Ten. Vascello, comandante “Corsaro II”.*

*1975 - Cap. Fregata, comandante “Stella Polare”.*

## LE CARTOLINE DELLA VELA

Ritorna Gianni Magnano con un'altra fantastica carrellata tematica della sua preziosa raccolta di cartoline illustrate d'epoca e viaggiate. Questa volta è di scena l'Olimpiade del 1936 quando strepitosamente la Vela italiana vinse la sua prima Medaglia d'Oro con l'8 Metri S.I. "Italia".



# 1936 BERLINO - GIOCHI DELLA XI OLIMPIADE IL TRIONFO DI "ITALIA"

GIANNI MAGNANO

Nel 1936 le olimpiadi giunte alla XI edizione si disputarono a Berlino.

La Germania era in piena epoca nazista, Hitler era il cancelliere in carica e questa edizione venne caricata di significati dal regime, che voleva con l'occasione dimostrare la supremazia della razza ariana sugli altri popoli.

In questa edizione i giochi velici vennero disputati nella baia di Kiel sulla costa Nord del paese.

Le classi rappresentate erano quattro: il singolo, "Jole olimpica", la Star, il sei metri e l'otto metri stazza internazionale.

L'Italia prese parte ai giochi con rappresentanti in tutte le quattro classi: alla manifestazione parteciparono lo spezzino Giuseppe Fago nelle Jole, la piccola deriva singola, terminando al 5 posto, il timoniere Massimo Oberti, il fratello Giuliano, Giovanni Stampa, Giuseppe Volpi e Renato Cosentino nella classe sei metri con Esperia, che finirono al quinto posto, dopo il fortissimo inglese Charles Leaf, ed il fuoriclasse classe Norvegese già vincitore Stoccolma ed Anversa Magnus Konow, la Star *Pegaso* di Riccardo De Sangro Fondi e Federico De Luca che terminò le regate al nono posto. Ma il Capolavoro avvenne nella classe otto metri, la regina delle olimpiadi di allora, l'otto metri *Italia* vinse, regalando al nostro paese una splendida medaglia d'oro, la medaglia restò l'unica conseguita da un equipaggio Italiano per anni.

Bisognerà aspettare le olimpiadi di Helsinki del 1952 per avere un'altra medaglia d'oro italiana con Straulino e Rode. Gli artefici della formidabile impresa furono il timoniere Leone Giovanni Reggio, il tattico Bruno Bianchi, Luigi De Manicor, Massimo Poggi, Luigi Poggi, e Domenico Mordini.

Il valore di questa vittoria fu ancora più grande, perché la barca e le sue attrezzature erano progettate e costruite interamente in Italia, presso i Cantieri Costaguta di Voltri.

Il risultato si ottenne contro equipaggi fortissimi: il Norvegese Jacob Tullin Thams pluricampione olimpico su *Silja*, il tedesco Alfred Krupp su *Germania II* e lo svedese Bo Westerberg su *Ilderim* protagonista di un arrivo al cardiopalma con *Italia* durante l'ultima prova.

Durante le sette giornate di regata vi fu una vera e propria battaglia tra i primi, tanto e vero che fu necessaria una regata di spareggio per assegnare la medaglia d'argento tra Norvegia e Germania che dopo sette regate, risultavano a pari punteggio.

Vi fu anche una protesta che coinvolse oltre *Italia* altre 3 barche ma la giuria decise a favore della barca italiana.

L'eco della vittoria continuò per molto tempo anche dopo il rientro dall'equipaggio e della barca a Genova.

La barca tornò nel Cantiere Costaguta e fu sottoposta a dei lavori di manutenzione. Molte scolaresche e genovesi voltresi la visitarono in cantiere, in quella occasione fu anche rimossa la bandierina di testa d'albero che venne donata alla Federazione e ancora oggi fa bella mostra di sé incorniciata nella sala del Consiglio.

Molte furono le Cartoline postali stampate per l'occasione dalle Poste del Reich, furono emessi degli annulli speciali e una serie di francobolli commemorativi.

Più tardi, in occasione dell'olimpiade di Tokio nel 1964, furono emessi dall'Emirato di Ajman una serie di francobolli commemorativi tra i quali un valore rappresenta l'impresa di *Italia* a Kiel, il primo francobollo della storia che rappresentava una barca vincitrice alle Olimpiadi.

Le regate a Kiel furono anche filmate da un dirigibile che volteggiava sopra il campo di regata, dalla celebre attrice e regista Leni Riefenstahl, Di seguito una serie di documenti postali dell'epoca editi in Germania e Italia per l'occasione.



*Foto I: Cartolina commemorativa delle regate olimpiche di Kiel con allegoria delle bandiere degli stati partecipanti ai giochi e foto degli otto metri, principali protagonisti dei giochi. Sullo sfondo la stele eretta per l'occasione davanti al porto olimpico di Kiel.*



*Foto II: Una delle cartoline pubblicate in occasione dei giochi olimpici di Berlino con vedute della sede a mare nella baia di Kiel dove si svolsero le regate veliche.*



Foto III: L'annullo riservato alle regate veliche nei giorni delle Olimpiadi emesso dalle poste del Reich a Kiel recante le date delle gare. Questo annullo venne usato su tutte le cartoline e le lettere in partenza durante il periodo dei giochi





*Foto IV - Foto V: due cartoline allegoriche celebrative emesse dalle poste tedesche rappresentati gli otto metri regine dei giochi, sullo sfondo la stele dei giochi nel porto di Kiel*



*Foto VI: Lettera raccomandata da Berlino con 4 valori della serie emessa per i giochi olimpici dalle poste del Reich*



*Foto VII: cartolina fotografica delle regate di selezione della classe Jole Olimpica per le olimpiadi del 1936. durante quelle gare fu selezionato lo spezzino Giuseppe Fago che vinse anche il campionato Nazionale Italiano del 1936.*

\*

*ADDENDAA "Le cartoline della Vela" sul Notiziario CSTN n° 95, luglio 2020.*

*L'Autore ha trovato una rara etichetta da lattine di pomodoro diffusa in America per sostenere gli alti costi della sfida alla coppa dei primi anni del secolo scorso.*

La marca, ovviamente il brand, si chiamava "Defender" ed era molto nota in USA negli anni di inizio Nove-cento potrebbe essere una buona integrazione all'articolo pubblicato recentemente in materia di Coppa America....



## RITAGLI DI STORIA

La quarta tappa del viaggio di Antonio Formicola attraverso i porti e gli approdi del Regno delle Due Sicilie ci porta a Portici, ridente città di 55.000 abitanti alle falde del Vesuvio a pochi chilometri da Napoli. La presenza di una residenza estiva reale borbonica, il “palazzo delle meraviglie”, ha reso d’obbligo la costruzione di un porto nella Marina del Granatello per rendere agevole lo sbarco e l’imbarco dei sovrani che frequentemente erano soliti trasferirsi nella tranquilla, salutare e ridente zona del “miglio d’oro”.



# IL NUOVO PORTO AL GRANATELLO (1774 - 1860) L’APPRODO DI TORRE DEL GRECO

(parte quarta)

ANTONIO FORMICOLA

Ferdinando IV di Borbone, successore di Carlo, era in particolar modo attratto dalle “Reali Delizie di Portici” ove era sovente trasferirsi, con il suo seguito, specialmente durante il periodo estivo. Il Sovrano giungeva a Portici per mare e sbarcato ai piedi della “villa d’Elboeuf”, da qui proseguiva in carrozza per la Reggia, mentre le galeotte reali, una volta sbarcato il Re, andavano ad ancorarsi in quella piccola insenatura formata tra la lava di fango e quella basaltica del 1631. La rientranza, però, non essendo protetta da idonee scogliere, durante le libecciate, era troppo indifesa dall’azione del vento e del mare, per cui non costituiva un valido riparo. Difatti più di una volta le navi reali si erano trovate in difficoltà a causa del mare agitato, cosicché sul finire dell’anno 1773 Ferdinando IV, con ordine a voce, incaricò il “Direttore delle Opere Idrauliche di Marina”, ing. Giovanni Bompiede, di formare un progetto per costruire un piccolo porto nella Marina del Granatello di Portici.

All’inizio del mese di febbraio del 1774 il Bompiede presentò il progetto al Re, che lo approvò, generando così i successivi ordini per la realizzazione dell’opera: “Palazzo 17 febbraio 1774 - (...) L’ingegnere direttore delle opere di Marina D. Gio. Bompiede, conseguente all’ordine a voce che gli diede S. M. per la formazione di un piccolo Porto nella Marina del Granatello di Portici, per conservare con sicurezza le Galeotte della R.le Squadra della particolare immediatazione; e comando di S. M.; con la specifica delli due Moli, che a tal effetto si progettano dal detto off.le, con un casino sopra uno di essi per servizio di S. M.; ed una batteria alla testata dell’altro, con tutte le opere adezenti,....?”. (1)



Veduta della Real Villa di Portici dal mare (1763) prima che vi venisse costruito il porto artificiale progettato dall’ingegnere Giovanni Bompiede. G. Gravier, incisione, Portici, collezione privata.

I lavori per la costruzione dei due moli (il primo lungo 90 metri ed il secondo 200 metri) iniziarono nel giugno del 1774 e andarono avanti per i successivi sei anni diretti in loco dall'ingegnere di Marina Salvatore Carrabba. La messa in opera della struttura fu agevolata dalla adiacenza della "Real Petriera del Granatello" (cava di pietra vulcanica). Qui i lavori riguardarono espressamente l'approntamento di scogli e pavimentazione: "*Granatello 7 Ottobre 1774 – Salvatore Carrabba a Giovanni Bompiede – Relazione dé travagli che si sono fatti nella Petriera del Granatello nell'ultimo scorso mese di Settembre 1774 : 1° (...); 4° Si sono fatti con tre Sandali settantanove viaggi di scogli per questo nuovo molo; 5° Si sono fatti caricamenti con queste Marielle di pozzolana e scardoni per questo nuovo molo e si è dovuto fabbricare sopra il medesimo; 6° (...); 7° Si è dovuto far venire da fuori del travaglio dei basoli per la banchetta del nuovo molo, e si sono lavorati nel travaglio vari pezzi di pietra di lava per il suddetto molo*". (2)

Il molo venne realizzato con l'antico sistema della gettata di grossi blocchi lapidei naturali eretti direttamente sul fondo marino, secondo il tracciato stabilito, con sezione all'incirca trapezia per poter annullare gradualmente la forza dell'onda proveniente dal largo. Costituito con questo sistema il basamento si proseguì in acqua, con la costruzione di blocchi cubici chiamati "casse" (impastate con pietre, calce e pozzolana), alla formazione del molo eseguito a struttura continua. (3). Agli inizi del 1780 l'opera poteva considerarsi terminata tranne che per la scogliera di protezione che venne completata successivamente. Dal lato interno del molo si sviluppò uno stretto banchinamento di oltre 150 metri ed una rampa metteva in comunicazione il nuovo porto con la pubblica strada. In pratica fu riparato, dagli effetti dello scirocco e del libeccio, uno specchio d'acqua di circa 38.000 metri quadri, con una profondità massima di 3 metri. Sulla testata del molo fu sistemata una piccola batteria, dotata di un mortaio calibro 12, e avanti a questa fu eretta una torretta circolare sormontata da un faro-fanale con lucignolo ad olio. Nella parte terminale del primo molo fu lasciato aperto un traforo, a tutto sesto, per consentire alle piccole imbarcazioni, provenienti da sud, di entrare nel porto senza aggirare il molo. Per conservare l'attrezzatura da pesca (tonnara) di proprietà del Re, fu invece costruito un edificio sul lato sinistro della rampa che conduceva al nuovo molo.

A questo punto è opportuno precisare che l'opera si rivelò difettosa fin dal principio in quanto le correnti marine litorali e le mareggiate facevano sì che sia sui fondali sia all'imboccatura del porto si accumulasse una gran quantità di sabbia e detriti, provenienti dalla spiaggia della "Bagnara", che dovevano essere esauriti periodicamente mediante un "*Sandalo armato di manganello*" (draga).

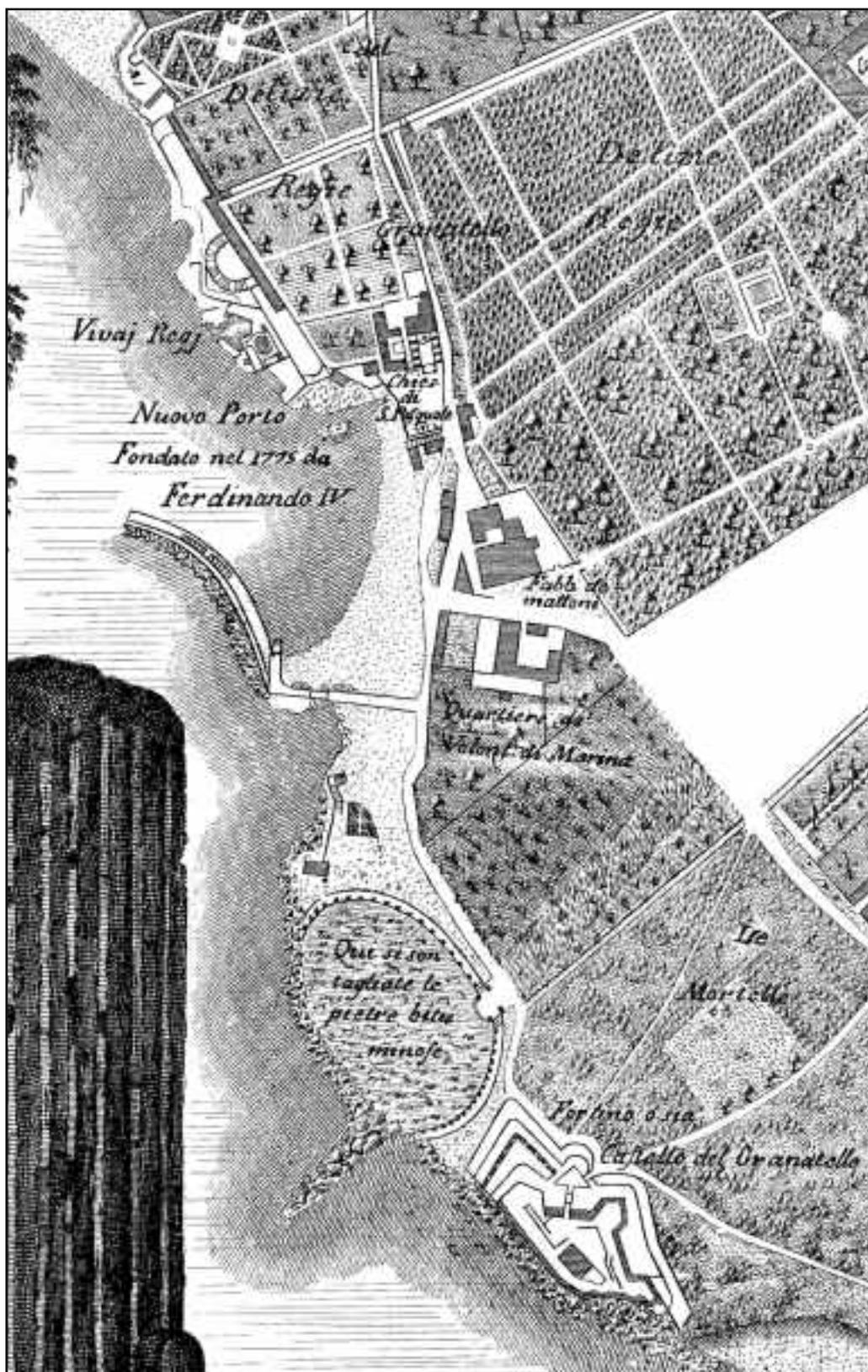
E' indubbio che Ferdinando IV fece costruire il porto al Granatello per le sue esigenze però in effetti l'opera fece assurgere Portici a vera cittadina marinara.

Durante il periodo dell'occupazione francese (1806 – 1815), l'area del Granatello continuò ad avere un certo rilievo. Tra i primi decreti emanati da Giuseppe Napoleone Bonaparte troviamo quello emanato il 9 marzo 1806 (n. 20) che "*toglie il divieto di pescare nelle marine di Posillipo, del Granatello, e di Resina e si sbandisce il lago di Patria*". Con l'altro R. D. del 17 ottobre 1808 fu tolto anche il divieto della pesca notturna. In conseguenza di tali dispositivi i pescatori, dopo sessantotto anni, rientrarono nel pieno diritto di poter pescare nelle acque prospicienti il nostro lido.

Salito al trono delle Due Sicilie Gioacchino Murat (6 settembre 1808) la moglie di costui Carolina Bonaparte, sorella di Napoleone, trovò in Portici la sua sede preferita. La nuova Regina, tra l'altro, prediligeva prendere i bagni di mare insieme alle sue figlie e pertanto tra i numerosi rinnovamenti da apportare al Sito Reale partorì anche l'idea di stabilire al Granatello, dove vi era il padiglione marittimo (ex villa d'Elboeuf), un edificio per prendere i bagni di mare. Ovviamente tali opere ricadevano nell'ambito del porto ma la regina, durante i suoi bagni, non doveva essere osservata da occhi indiscreti e quindi si provvide a realizzare come "*un piccolo porticetto, con banchina a mare*". (4) In conseguenza di questi lavori e del fatto che il porto del Granatello rimaneva lo sbocco a mare delle Reali Delizie, con il Real Decreto n. 1933 del 14 ottobre 1813, il porto venne dichiarato militare ed in base a tale norma tutte le spese necessarie alla manutenzione della struttura passarono a carico della Real Marina.

Dopo la restaurazione borbonica (8 dicembre 1816) fu ristabilita la reale riserva di pesca al Granatello ed a Posillipo. Ferdinando I che era stato abituato ad andare a pesca, in barca, fin dalla giovane età a Portici, sulla rampa conducente al molo, vi fece sistemare dei magazzini dove furono riposti tutti gli attrezzi che il Sovrano

aveva per praticare qualsiasi tipo di pesca tra cui reti, galleggianti e contrapesi per installare una tonnara. Ritornando alla struttura del porto diciamo che così come era stata realizzata per molti anni non subì miglioramenti di cui invece necessitava, difatti il mare tempestoso "in quel sito vi è più gagliardo che in altre parti del golfo", ed il molo si rivelò troppo fragile tanto che, quasi sempre, dopo la stagione invernale aveva bisogno di riparazioni.



*Il nuovo porto del Granatello così come fu delineato dal Carafa nella sua famosa "Pianta del Duca di Noja" realizzata tra il 1750 ed il 1775. Incisione su rame. Napoli, Biblioteca Nazionale.*

Particolarmente dannoso fu l'inverno del 1823: *“Napoli 24 Aprile 1823 – L’Ispettore del Genio Idraulico riferisce che nell’inverno scorso le forti mareggiate han prodotto de’ considerevoli guasti alle fabbriche del braccio del Molo del Granatello. Dallo stato qui annesso dé lavori bisognevoli, vi vuol la spesa di Ducati 800. Si domandano gli ordini per intraprendere siffatti lavori – Decisione di Sua Maestà: Si eseguano i lavori”*. (5)

Salito al trono Ferdinando II il Re, nella primavera del 1838, ordinò che una Commissione tecnica si fosse interessata di trovare un sito più idoneo per costruirvi un nuovo porto, prospettando l’abbandono di quello già esistente sempre più malridotto dalle tempeste. La commissione venne formata da vari tecnici dell’epoca con a capo il direttore del Genio Idraulico, Colonnello Domenico Cuciniello; ma questa non poté trovare località che si prestasse più idoneamente allo scopo. Con il grande temporale verificatosi il 15 febbraio del 1839 i danni si aggiunsero ai danni cosicché nel successivo mese di luglio il Re approvò un preventivo di spesa di D.ti 8.794 e grana 12 per rinforzare l’opera con “Casse di ferrugine e pali a giorno ripieni”. (6)

Durante i lavori, diretti dal Capitano del Genio Vito Antonio Piccirillo, le mareggiate causarono ulteriori danni e pertanto il riconsolidamento del molo terminò il 9 giugno del 1840, con una ulteriore spesa di D.ti 4.866 e grana 40. (7)

Il 20 giugno 1842 finalmente il porto del Granatello ebbe il suo primo comandante nella persona di Luigi Puzziello “pilota sedentario” di seconda classe. (8)

La nomina di un comandante per il Granatello era già stata proposta a Ferdinando II dal Direttore del Ministero della Marina, il 2 aprile del 1842, poiché l’approdo risultava troppo trascurato. Ma al momento il Re non ritenne opportuno approvare tale proposta.

Subito dopo la nomina del comandante si proposero i lavori di riattamento del porto in quanto la trascuratezza delle autorità marittime e l’incuria dei paesani, che vi avevano creato una discarica, aveva finito col riempire un terzo del bacino portuale. I detti lavori così come furono ordinati riguardarono: *“1° Aprirsi decisamente un canale fino a trovare l’antico naturale fondo sbucando il traforo che trovasi nel primo braccio di quel molo. 2° Sgomberare di scogli e piane il sito detto la fossa, e dare al cennato canale tutta la profondità possibile. 3° Adoperare le mine subacquee per la intera spessorezza del fondo del cennato traforo. 4° Formarsi una strada di ferro che dal sito dell’antica cava menasse gli scogli accosto all’attuale imbarcatoio. 5° Prolungarsi la rampa accosto al limite della strada di ferro per renderla comoda ed adatta al servizio del porto...”*. (9)

Per la realizzazione di tali opere furono stanziati D.ti 15.740. Il Re approvò anche, per questi lavori, l’aumento di cento forzati in soprannumero nella Petriera, sistemandoli presso il prospiciente Fortino. Altri fondi furono stanziati nel 1843, per migliorare la qualità dell’approdo.

Effettuati i lavori suddetti il porto riprese la sua normale funzione difatti nel rapporto che la Commissione di sorveglianza fece nell’autunno del 1847, riguardo l’insabbiamento dei fondali al Granatello, si legge: *“Grazie al traforo è scomparso l’interrimento che prima si osservava allo scalo contiguo alla spiaggia. Dal 1843 il fondo si è ben conservato senza ricolmarsi perciò i bastimenti e perfino i brigantini entrano in gran numero .... poiché vi è una fabbrica di vetri, di mattoni ed il traffico di grani”*. (10)

In un’altra relazione, fatta dal Capitano del porto il 21 luglio del 1854, si legge: *“Granatello... la parte dell’entrata di questo porto è stata cavata ed ove vi erano palmi 7 di acqua si è arrivato alla profondità di palmi 16, ed al presente ove sono ormeggiati i bastimenti si è portato alla profondità di palmi 12, palmi 10 e palmi 8; or siccome nei temporali degli anni scorsi il forte mare ha fatto entrare dalla parte del ponte del materiale nel Porto, e questo è arrivato a circa 30 passi distante dalla banchina dalla parte di terra ... se si trascura questo cavamento fra pochi altri anni arriverà alla metà del porto”*. (11)

Nell’inverno del 1855 i marosi danneggiarono ancora una volta la testata del molo, tanto che occorsero per ripararla in quell’anno D.ti 2.100. Per evitare successivi danni la Decima Direzione del Genio, nel 1857 - 58, rafforzò ulteriormente la struttura con una spesa di D.ti 12.000 (12)

A questo punto va specificato che il Comune di Portici, per tutto il periodo borbonico, non pagò mai nulla per i lavori alla struttura del porto e per il dragaggio dei fondali essendo esso a carico della Real Marina (Ramo militare de’ Porti).

Subito dopo il porto del Granatello, sullo stesso tratto di costa, vi era l’importante approdo di Torre del Greco. Qui le attività marinaresche si svolgevano, da tempo immemorabile, nella località detta “La Scala”, per ciò che

riguardava la costruzione dei bastimenti, mentre la maggior parte delle imbarcazioni facevano scalo sulla spiaggia di Calastro, ubicata a ridosso di un omonimo promontorio di lava basaltica. Con l'eruzione del Vesuvio del 1794 un decorso lavico, che sboccò in mare nella anzidetta zona, accentuò ulteriormente la preesistente insenatura dando luogo ad un più ampio approdo detto "Il mar seccato".

Oltre alla pesca del pesce i torresi si dedicavano, fin da antico tempo, alla pesca del corallo che veniva praticata, con imbarcazioni appositamente attrezzate chiamate "Feluche coralline", sia sulle coste della Sardegna sia su quelle nord-africane. Nel 1615 ventisette torresi, tra pescatori e padroni di coralline, fondarono un primo ente di mutuo soccorso; il "Pio Monte dei marinai di Torre del Greco" per coordinare, essenzialmente, le operazioni di riscatto per i marinai caduti schiavi in Barberia. (13)

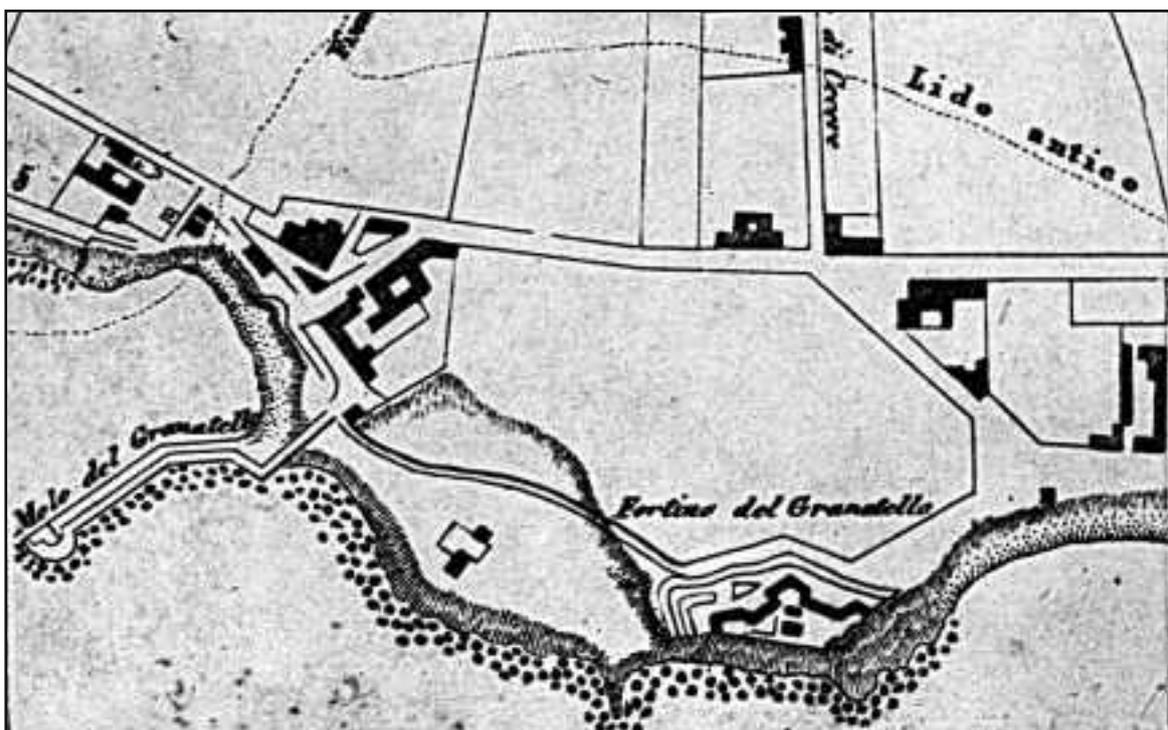
All'inizio del Settecento la popolazione marinara a Torre del Greco contava 125 Padroni di feluche coralline con oltre 1.000 addetti. Nonostante fosse largamente sentita, dalla popolazione marinara locale, la necessità di un vero e proprio porto i vari governi, che si sudedettero tra il XVI e la prima metà del XIX secolo, non prevedero la realizzazione di alcuna opera pubblica in tal senso. I lavori per la realizzazione del molo foraneo (molo banchinato lungo 425 metri e largo da 17 a 19 metri) del porto di Torre del Greco ebbero inizio nel 1873 e furono completati, dopo vari problemi tecnici e di bilancio, nel 1899 creando un ambito portuale di circa 75.000 mq. Il porto insiste sull'antica area della spiaggia di Calastro dove un tempo vi era l'approdo delle feluche coralline.(14)

#### NOTE

- 1) A.S.NA., Sez. Militare, *Scrivania di Razione (Registri Pagamenti) fasc. 151, foll. 113-114 r.*
- 2) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina (Espedienti). Fasc. 160, fol 204*
- 3) Cfr.: G. De Fazio, *Intorno al miglior sistema di costruzione dei porti, Napoli 1828, discorso I.*
- 4) Cfr.: A. Formicola, *Il bagno di Carolina Bonaparte al Granatello di Portici, Città di Portici, 2011.*
- 5) A.S.NA., *Protocolli del Consiglio di Stato, vol. 852, n. 4° del 24 aprile 1823.*
- 6) A.S.NA., *Protocolli del Consiglio di Stato, vol. 869, n. 1° del 13 novembre 1839.*
- 7) A.S.NA., Sez. Militare, *Intendenza Gen. Di Finanza, fasc. 107, inc. 1.*
- 8) A.S.NA., *Protocolli del Consiglio di Stato, vol. 874, n. 2° del 20 giugno 1842.*
- 9) A.S.NA., *Protocolli del Consiglio di Stato, vol. 875, n. 4° del 25 luglio 1842.*
- 10) A.S.NA., *Protocolli del Consiglio di Stato, vol. 885, n. 6° del 2 ottobre 1847.*
- 11) A.S.NA., Sez. Militare, *Ispezione del Materiale, (a. 1854), ex cat. 21.*
- 12) A.S.NA., *Archivio Borbone, vol. 1682, inc. 53/4, fol. 74.*
- 13) Cfr.: G. Maddaloni, *Il Pio Monte e Cappella dei Marinai di Torre del Greco nelle Carte d'Archivio, E.S.A., Torre del Greco 2015.*
- 14) Cfr.: C.A.Altiero e A. Formicola, *Navi e Armatori di Torre del Greco, Torre del Greco 2008, pagg. 49 - 55.*



*Veduta di Napoli dalle Delizie Reali di Portici. Ben visibile il nuovo molo del porto del Granatello, che si protende nel mare, ed il faro posto sulla testata. G.B. Lusieri, acquerello su cartoncino, Torino, collezione privata.*



*L'area del Granatello con il nuovo porto, il Fortino e la Cava di pietra vulcanica (1824). Qui Ferdinando IV era solito attuare delle esercitazioni militari da lui stesso programmate. A. De Iorio, incisione, collezione privata.*



*Veduta interna del piccolo porto del Granatello con due tartane da carico in primo piano (1824). J. J. Rebell, olio su tela, Monaco di Baviera, collezione privata.*



*Lo sbarco del Papa Pio IX avvenuto nell'ambito del porto del Granatello il 4 settembre 1849. P. Mattei, olio su tela, Napoli, Museo Naz. di San Martino.*



*Topografia di Torre del Greco nel tratto costiero dove ben si distingue il promontorio di Calastro e la rientranza che si accentuò con il decorso lavico del 1794. Nella seconda metà dell'Ottocento tale rientranza verrà utilizzata per realizzare il porto con la costruzione di una lunga diga foranea. P. La Vega, incisione*

## LE REGATE DI STRAULINO

La storia agonistica del più grande timoniere della vela italiana si arricchisce sempre più con le analisi dei documenti e le ricerche che svolge Sergio Pepe per il nostro Notiziario.



### ADDENDA ALL'ASSENZA DI AGOSTINO STRAULINO AL CAMPIONATO EUROPEO DELLA CLASSE STAR DEL 1947

**SERGIO PEPE**

Nel precedente articolo, pubblicato sul numero di settembre, ho raccontato, grazie a “Agostino Straulino con la Vela nella Storia”, che Straulino con l’equipaggio del 6 m. S.I. *Gianna* (I- 57 - Baglietto 1937) raggiunse New York nel 1947 a bordo della nave polacca *Sobieski* (foto 1 da Nicholas T. Cairis “Passenger Liners of World since 1893” Revised Edition Bonanza Books, 1979). La *Sobieski* apparteneva alla Gdynia American Line (GAL) della quale i fratelli Cosulich erano gli agenti in Italia. (foto 2)

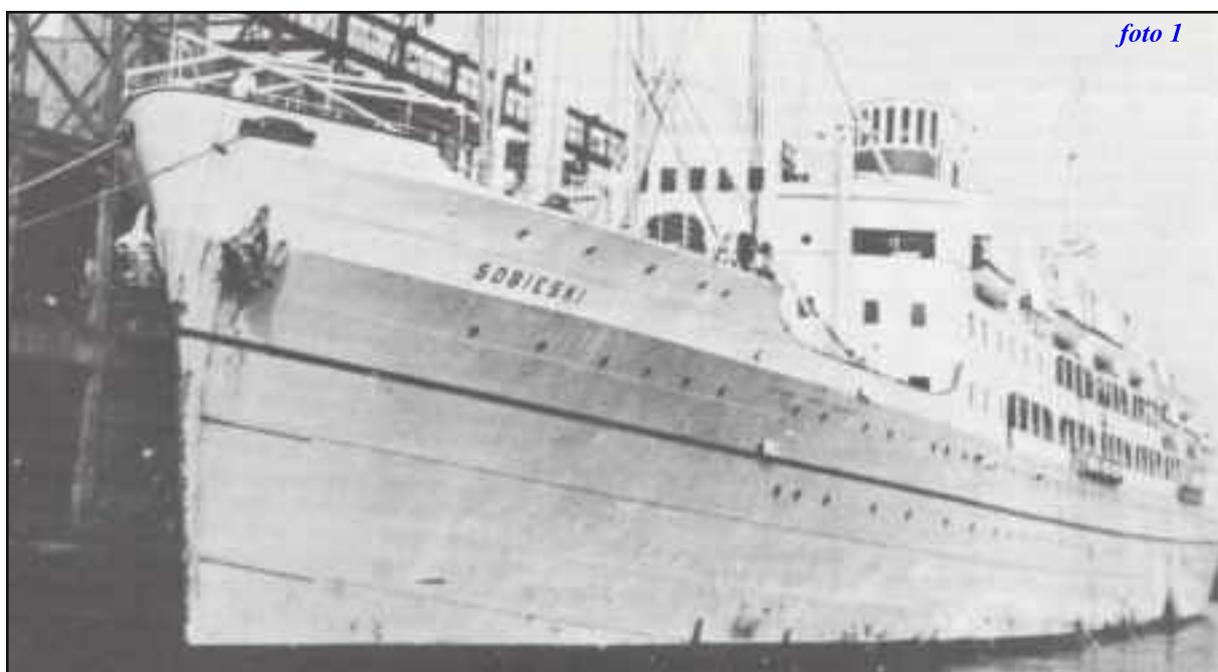


foto 1



foto 2

foto 2

La *Sobieski* merita di essere approfondita, e inizio dal nome che fu attribuito in onore del Re polacco Giovanni III Sobieski; la nave fu commissionata dalla Gdynia American Line (GAL) ai cantieri Swan, Hunter & Wigham Richardson di Wallsend nella Contea del Tyne and Wear, costruzione n. 1572, varata il 25 agosto 1938, con viaggio inaugurale il 15 giugno 1939 da Gdynia per il Brasile e l’Argentina e arrivo a Buenos Aires il successivo 10 luglio. La stazza era di 11030 t.s.l., la lunghezza f.t. 155,85 m., la larghezza 20,41 m., il pescaggio 8,30 m., la velocità era di 17 nodi e la nave accoglieva 44 passeggeri in prima classe e 860 in classe turistica. Sister ship era la *Chroby* (il Prode, riferito a Re Boleslao 967 – 1025) varata il 24 febbraio 1939 dal cantiere danese Nakskov, con viaggio inaugurale il 29 luglio 1939 e arrivo a Buenos Aires il successivo 19 Agosto. Durante la seconda guerra mondiale le due navi furono adibite a trasporto truppe, ma la *Chroby* il 14 maggio 1940, mentre trasportava truppe britanniche da Tjeldsundet a Bodø subì un attacco di aereosiluranti



tedeschi nel Vestfjorden e affondò. Nel 1947 la *Sobieski* ritornò al servizio civile, ma per la riduzione del traffico passeggeri transatlantici dalla Polonia, fu venduta nel 1950 alla Compagnia di Navigazione del Mar Nero (Chernomorskoye Morskoye Parokhodstvo), con sede a Odessa, che la rinominò *Gruzija* (Georgia nella lingua russa - **foto 3**) e l'adibì al servizio espresso tra Odessa e Batumi.

A Odessa l'8 ottobre 1956 si imbarcò sulla *Gruzija* la squadra sovietica

diretta a Melbourne per i Giochi della XVI Olimpiade. Al ritorno, a causa della chiusura del Canale di Suez, la squadra raggiunse con la *Gruzija* Vladivostok e da lì proseguì con la Transiberiana, impiegando in tutto 31 giorni, passando dalle alte temperature dell'Equatore ai  $-50\text{ C}^\circ$  della Siberia, e trascorrendo il Natale nel Pacifico e il Capodanno in treno.

- I cantieri Swan, Hunter & Wigham Richardson meritano di essere ricordati perché costruirono, tra gli altri, i transatlantici *Mauretania* (1906) e *Franconia* (1910) per la Cunard Line e le portaerei *Albion*, *Ark Royal*, *Illustrious*, *Vegeance*. I cantieri furono chiusi nel 2007 e le attrezzature, compresi il bacino galleggiante, furono vendute e trasferite, smontate, via mare al cantiere indiano Bharati.

- La Gdynia American Line merita una particolare citazione perché nel 1933 bandì un concorso internazionale per la costruzione di due transatlantici che fu vinto dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Furono così realizzati a Monfalcone, su progetto dell'ing. Nicolò Costanzi, due belle navi: *Pilsudski* (maresciallo Józef Piłsudski 1867/1935, eroe della Polonia e Capo dello Stato, considerato il padre della riconquistata indipendenza polacca - **foto n. 4**) e *Batory* (Stefan Batory Re della Polonia del XVI secolo - **foto n. 5**).





Il coordinamento generale degli allestimenti interni fu affidato all' arch. Nino Zoncada in collaborazione con gli architetti polacchi Lech Niemojewski e Stanislaw Brukalski. Paolo Valenti nella "Storia del Cantiere Navale di Monfalcone 1908- 2008" ed. Luglio, 2007 ci informa a pag. 190: "*Pilsudski* e *Batory* (Costr. n° 1126 e 1127) erano due motonavi transatlantiche per il trasporto di passeggeri, di medio tonnellaggio (14293 t.s.l.), costruite per il servizio di linea fra i porti polacchi del Baltico ed il Nord America. Lunghe fuori tutto 160,3 metri, disponevano di sette ponti di cui tre continui ed avevano una bella linea, caratterizzata dalla prora inclinata, poppa tipo incrociatore e sovrastrutture continue sormontate da due fumaioli a sezione ellissoidale. Ricalcavano sostanzialmente la linea della motonave *Victoria* (costruita al San Marco di Trieste alcuni anni prima) , non senza qualche affinità architettonica con la coppia *Neptunia* e *Oceania* e anticipando, nel contempo, il disegno del più grande Stockholm, che sarebbe stato ordinato pure da armatori stranieri ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico un paio d'anni dopo. Le sistemazioni per passeggeri, molto curate, erano divise in due sole classi con 361 posti di Classe Turistica e 402 di Terza Classe; la sistemazione di cabine «intercambiabili», già adottata dal Cantiere di Monfalcone sui tipi "Neptunia", rendeva queste due navi particolarmente adatte al servizio di crociera. Firmato il contratto con la "Gdynia America Line" di Varsavia il 29 novembre 1933, il Cantiere si mise al lavoro alacrememente, tanto che la prima unità venne impostata il primo marzo successivo e la seconda il primo maggio dello stesso anno. Neanche due anni dopo la firma del contratto la motonave *Pilsudski* poteva iniziare il suo viaggio inaugurale il 15 settembre 1935, partendo da Gdynia per New York. Nell'agosto del 1939, allo scoppio della seconda guerra mondiale con l'invasione tedesca proprio della Polonia, la *Pilsudski* venne requisita dalla Royal Navy ed adattata a trasporto truppe andando però perduta, nel novembre successivo, per urto contro mine. La gemella *Batory* ebbe vita più lunga, partendo per il suo viaggio inaugurale, sempre sulla linea nordamericana, il 18 maggio 1936, e venendo successivamente requisita dagli inglesi che la impiegarono, per tutta la durata della seconda guerra mondiale, come trasporto truppe; passata indenne la parentesi della guerra la *Batory* fu restituita alla Polonia nel 1946 e, dopo gli opportuni lavori di ripristino, poté riprendere servizio regolare, prima sulla linea del Nord America e, successivamente, fra la Polonia e l'India - Pakistan. Dopo ulteriori lavori di adattamento e rimodernamento, negli ultimi anni Sessanta, la *Batory* svolse servizio fra Gdynia e Montreal, in Canada. Trasformata in albergo galleggiante nel 1969, nel porto di Danzica, la *Batory* fu venduta per demolizione a Hong Kong nel 1971. È interessante ricordare che queste due navi poterono essere costruite in Italia in conseguenza di un accordo fra i Governi dei due Paesi per la fornitura di carbone polacco alle nostre industrie col quale, quindi, vennero pagate".

- Sull'arch. Nino Zoncada si veda Paolo Piccione "Nino Zoncada - Interni navali 1931-1971" ed. GMT, 2007.

## STORIA DEI CLUB E DELLO YACHTING

*Carlo Sciarrelli è stato un maestro dello yachting e come tutti i maestri da Lui c'è sempre qualcosa da imparare. In occasione del Centenario dello Yacht Club Italiano (1879-1979) gli viene chiesto di scrivere un pezzo sul più famoso club velico del nostro Paese. Sono passati 141 anni da quando il Maestro ha scritto quest'articolo, il mondo dello sport, quello della Vela, dei velisti, dei club . . . è profondamente cambiato: la lezione di Carlo Sciarrelli no. E ricordarla non può far male a nessuno. (Non è stato possibile individuare la fonte di questo vecchio articolo. Ringraziamo anticipatamente chi volesse farlo)*



## I VALORI DI UN CLUB

**CARLO SCIARRELLI**

“È inutile che tu mi dica che la tua barca ha vinto. Le barche che contano sono dall'altra parte”.

Questo è l'argomento che per anni mi è stato buttato addosso come una mazzata. Ed io lo accettavo. È il complesso di una volta del resto, dello yachting italiano verso quello di Genova e del Tigullio. Verso lo Yacht Club Italiano, insomma. Quelli che adesso vanno sulle barche che fanno le regate invece, non sentono più questo complesso. Direi anzi che la maggioranza sente un complesso di superiorità verso il mondo dei vecchi circoli e tutto il mondo di ricordi che si portano dietro. La certezza e la forza del selvaggio sono invincibili.

Io sono un vecchio socio di un vecchio circolo. Seguo le barche da quasi trenta anni e fatalmente lo yachting per me non è la confezione che viene messa addosso pret à porter e guai se non è fatto solo delle barche che si usano quest'anno e guai se non hanno la striscia del colore giusto quest'anno. Lo yacht moderno mi è cresciuto vicino e non voglio dire con questo, che c'è un'evoluzione nel senso di continuo miglioramento delle barche precedenti, ma sono tutte espressioni dell'idea del momento che si ha sullo yacht giusto. Negli ultimi anni la propagazione delle idee moderne è diventata sempre più veloce e non esiste più, direi, una periferia dove uno che vuole farsi una barca nuova la fa di un tipo più vecchio che in un posto più evoluto. Siamo anzi nel periodo in cui la barca più modernistica la fa il selvaggio. Ma è logico. Sarà sempre di taglio più avveniristico un aeroporto del terzo mondo, dove magari non hanno mai visto un treno, che una stazione ferroviaria europea. Ma io non mi vergogno se la stazione ferroviaria di Trieste non somiglia ad un aeroporto, anzi. E con lo stesso spirito mi accosto ad un circolo nautico. Tutte cose banalmente logiche, ma sono poco demagogiche e difficili da proporre ai selvaggi.

Giancarlo Scalfati mi ha chiesto di scrivere il mio punto di vista sullo Yacht Club Italiano in occasione del centenario, lo non ne sono socio ed il mio mare è dall'altra parte. Faccio il progettista di barche. Cosa può avere dato a me lo Y.C.I.? Solo due cose estreme. O niente se mi diceva di meno di quello che vedevo a casa mia, o complessi se dava qualcosa da cui imparare. Ebbene, lo Y.C.I. mi ha dato i complessi. Il mio mestiere io l'ho imparato sui libri e riviste inglesi e americane. Più inglesi che americani; venti anni fa le barche d'altomare mitiche erano quelle di Giles. Forse venivano capite di più di quelle di Stephens, perché erano più strette e quindi più vicine alle barche mitiche del penultimo tipo, quelle delle classi metriche.

La barca massima, quando ero ragazzo era il vecchio 8 m S.I.; io ho imparato cos'è una barca grande su quelle dell'Adriatico. Ed ho cominciato a sentire, raccontare di partecipazioni alle regate di Genova come massimo momento delle grandi barche da triangolo. Genova era il grande banco di prova di tutti i valori veri, e le barche che si affermavano là, erano le giuste. Il passaggio dall'attrezzatura con randa grande e fiocco piccolo da bordeggi, ed il fiocco che ricopre la randa, si è imposto là. Il fiocco Genova.

6 m S.I., 5 m S.I., 8 m S.I., Dragoni. Al lido di Albaro, con partecipazioni della Svezia, Danimarca, Portogallo, e timonieri che avevano il titolo di marchese, principe, re. Altro mondo, altri valori. Ma là c'erano. Ho imparato anche molto da due libri italiani. «La regata e la sua legge» di Gino Vaelli, e «Yachting» del Capitano Black. Non c'erano ancora venti anni fa i libri della Mursia in tutte le librerie e credo siano stati questi due, gli unici libri di valore reperibili allora in italiano. Non sono libri che puntano alla diffusione dello yachting a livello di massa, non si usava quella volta. Sono contento, così ho respirato aria non viziata da intenti commerciali. Sono due libri garbatissimi, scritti da due veri yachts men. Secondo il senso più classico, del termine. Due soci dello

Y.C.I., che, con eleganza di altri tempi, si firmavano con pseudonimo, come Jack La Bolina, l'antico fondatore. A proposito, altro libro determinante. «Al servizio del mare italiano». Fondamentale.

Il mondo di oggi comincia con le classi RORC. Con le barche di Giles, di Illingworth e poi ci si accorse che c'erano sempre stati anche gli americani che erano ancora più bravi. E ci fu un unico posto in Italia dove questo mondo ebbe subito consistenza, e fu il mondo dello Y.C.I. Il mondo velico internazionale era ormai indirizzato verso le regate d'altura. L'Inghilterra, determinava tutto in questo campo in Europa ed aggiornava i valori in gioco. Io ho "Offshore", il libro di Illingworth che per anni è stato la Bibbia dell'altomare, nell'edizione del '63. Sono presentate praticamente solo barche inglesi ed americane, naturalmente, ma ci sono anche i disegni dell'*EA* ("a most interesting boat") e del *CHIAR DI LUNA* della Marina Militare. E c'è un capitolo sulle regate in Mediterraneo e si parla della Giraglia ("the big Mediterranean Offshore race"), E non c'è ne' la Svezia ne' la Danimarca su «Offshore» di H. Illingworth. Non so se è stata particolare agilità di adattamento ai tempi, o i tempi erano fortunatamente maturi per lo yachting a cui tendeva naturalmente la zona Tigullio. Comunque c'è stata una felicissima contemporaneità tra lo sviluppo della regata dell'Y.C.I. e quello del resto del mondo che contava. Il periodo di splendore delle barche di Sangermani ed il calo delle regate delle classi metriche. Un calo che comunque vede, dall'anno della prima Giraglia in poi, Max Oberti con i suoi *Twins* vincere ad Helsinki, a Genova, a Stoccolma, in Inghilterra, tre coppe d'Italia ed una coppa di Francia nei 5.5 m S.I. Si sovrappone quindi la decadenza delle barche grandi da triangolo e lo sviluppo delle regate d'altomare. Lo Y.C.I. non sbaglia il passo nelle scelte. Ma la segreteria è in mano a Beppe Croce, che ha le idee molto chiare. Alla Giraglia e alla Settimana di Genova vedevo come funzionavano le barche che mi hanno insegnato qualcosa. Le barche di Giles e di Stephens, poi quelle di Carter. Ho avuto in seguito, nel '71, la distinzione di vedere un terza classe di mio progetto, l'*ASTARTE*, vincere la settimana di Genova.

Così, come è finito il periodo delle classi metriche si può dire che è finito quello dello yacht della Giraglia. Lo yacht adesso è determinato più dalla replicabilità che viene dal successo di un modello, che dalla ricerca di un livello di altissimo artigianato. Voglio dire che non si guarda più tanto la bella barca quanto si parla di un modello azzeccato. Me ne accorgo delle richieste che ho quotidianamente da chi ha in mente di farsi una barca e che prima di tutto mi chiede se ho un disegno già pronto. Sembra logico ma nessuno me lo chiedeva dieci anni fa. Nuova mentalità dello yachtman. Ho cominciato il mestiere di progettista perché, dopo aver per me due barche su misura personale, e che andavano benissimo, mi chiesero altri disegni a misura di chi me li chiedeva. Ognuno voleva che svolgessi il suo tema. Adesso, quando si pensa ad una barca evidentemente si preferisce che sia già una navigante. Lo stesso discorso vale per lo spirito con cui ci si accosta ad un circolo nautico. Fino a pochi anni fa, più un circolo era esclusivo, meglio era. Ma adesso, se lo si considera semplicemente un punto di vendita di servizi, vale meno di un marina dove, se gli ormeggi sono migliaia, i servizi saranno meno personalizzati ma, forse, più efficienti. Nuovo mondo, nuovi valori. È questa la lettura del senso di vecchio club secondo gran parte dei nuovi yachtman. Concetto che mi ha riferito Gian Luigi Serra giorni fa, mentre pranzavamo allo Y.C.I.

Ci aggiungerei di mio la considerazione che forse questa è la forza e la fortuna dei vecchi circoli. Grazie alla diffusione di questo ragionamento, si salveranno dall'invasione dei peggiori. Chi non capisce i valori di un club, meglio che non ci trovi servizi in concorrenza con i marinas. Se no potrebbe chiedere di diventare socio, e resterebbe imbrogliato, perché lui voleva di meno, e quello che c'è in più non gli serve. Pranzavamo con Giovanni Novi, che mi ha dato modo di avere anche la distinzione di aver progettato un campione sociale dello Y.C.I. per la prima classe, il *CHAPLIN*.

Nella sala da pranzo, quella con le pareti coperte dai mezzi modelli delle barche che hanno fatto lo yachting del Mediterraneo. Una cosa molto, molto elegante. E bellissima, ed autentica. Cento anni. Rater con fin keel e timone separato, barche della stazza metrica, yacht da crociera con la prora corta a cucchiaino e lo slancio di poppa lunghissimo, i primi RORC ancora di taglio classico e quelli con il timone separato, le prime barche della stazza IOR. E proprio dietro alle mie spalle l'ultimo modello che hanno appeso, dono del socio proprietario, come tutti gli altri. Con la targhetta in ottone: *CHAPLIN* - Progetto Sciarrelli - Costruzione Sangermani. Ebbene sì, confessiamolo. Un piacere grandissimo ed anche una specie di commozione. Noi vecchi soci di vecchi circoli siamo molto sensibili a queste cose.



*Cinque foto che tramandano intatto il fascino, i valori e il sapore di un'epoca. Da sinistra: 1- il 5.5 m SI "Twins V" subito dopo una virata; 2- yawl "Corsaro". Lungo 21 metri e 76, fu costruito dal Cantiere di Sestri Ponente nel 1882 per il capitano Enrico d'Albertis. In occasione del quattrocentesimo anniversario del viaggio di Cristoforo Colombo il capitano d'Albertis effettuò una crociera alla volta di San Salvador tentando di percorrere la rotta tenuta dalle tre caravelle; 3- "Artica". Costruita da Costaguta per il Duca degli Abruzzi; questo yacht di 10 tonnellate vinse la Coppa di Francia a Marsiglia nel 1901; 4- Madame Virginie Hériot al timone del suo yacht "Ailéé". Accanto a lei Paolo Pallavicino. In basso: ecco in questa foto d'anteguerra - così patetica e densa, ormai, di una profonda autoironia - l'allora principe ereditario Umberto presenziare, avvolto nel grande mantello blu-Savoia, alle regate invernali di Genova. Lo circondano tre rappresentanti della famiglia dei marchesi Pallavicino: Paolo - a quel tempo segretario dello R.Y.C.I. — Viola e Maria, Carla Cagni di Bù Meliana e la duchessa Elenita Hardouin di Gallese Scerni. Entrambe indossano la divisa del Club.*



## A BORDO DELLA ROYAL NAVY

*Nell'interessante donazione che abbiamo ricevuto da Anquillara Sabatia (Bracciano) dalla sig.ra Maria Teresa De Gregori, abbiamo trovato tra l'altro diverse annate della rivista "The Navy Official Organ of the Navy League" che hanno richiamato la nostra attenzione sugli articoli di carattere storico. Così abbiamo l'importanza del rum a bordo delle navi inglesi ed in particolare sulle unità militari. Ancora una volta l'amico Giovanni Iannucci non si è sottratto ed abilmente si è impegnato a tradurre per noi il testo da un inglese di non di facile comprensione. Grazie Ammiraglio. (da The Navy, sett. 1951)*

## II RUM E LA MARINA BRITANNICA

*H. WARNER ALLEN*



*L'Ammiraglio Nelson si rilassa con i suoi uomini dopo la battaglia del Nilo*

Il vino e il brandy, aguardiente, spagnoli, il vino di Guascogna e il brandy di Nantes, acquistati o frutto di atti di pirateria, costituivano le bevande caratteristiche dei marinai inglesi durante il diciassettesimo secolo. Fu solo alla fine del secolo che furono sostituiti come bevande navali par excellence dallo spirito di canna da zucchero, il rum, che divenne l'alcolico degli Inglesi. Era ufficialmente definito "un alcolico distillato da prodotti della canna da zucchero in paesi che la coltivavano". Ci si potrebbe aspettare che venisse dalle Indie Occidentali, le Isole dello Zucchero, e i nostri marinai che toccavano l'entroterra costiero attorno al Mar dei Caraibi e nel Golfo del Messico provarono per primi, in occasioni più o meno legali, le sue proprietà gradevoli e corroboranti.

Si sarebbe indotti ad attribuire un'origine americana alla canna da zucchero, ma in effetti essa viene dal Lontano Oriente ed era conosciuta in Europa molti secoli prima della scoperta del Nuovo Mondo. Era coltivata

nell'estremo sud del continente e di là introdotta nelle Indie Occidentali.

Il distillatore fu inizialmente inventato in Oriente e la distillazione del sugo della canna da zucchero doveva essere nota in oriente molto prima che il procedimento fosse tentato nel Mondo Occidentale. Sembra che il primo riferimento in inglese a questo alcoolico si trovi in un resoconto del naufragio del *Seaventure*, una nave della Compagnia Virginia Adventurers, che nel 1609 fu spazzata via dalla sua rotta da un uragano ed in pericolo di affondare. Il suo equipaggio, indebolito dalla fatica per tenere in funzione le pompe e sgottare a mano, aveva perso tutte le speranze ed alcuni di essi, avendo delle buone e confortevoli bevande a bordo, le presero e ne bevvero passandosi l'un l'altro e sembra che queste bevande abbiano avuto un effetto edificante sui disperati marinai, in tali estreme circostanze.

Sir George Sommers, uno dei Governatori della Virginia, recentemente nominato, che era stato in coperta di quella nave "senza un pasto di carne" per tre giorni e tre notti, avvistò la terra ed il *Seaventure* la toccò fra le isole di Bermuda, un posto sovrastimato e reputato più prodigioso e incantato per poi offrire niente altro che raffiche di vento, tempeste e cattivo tempo. Con meraviglia, l'equipaggio della nave trovò le contrariate Bermude un paradiso terrestre, una terra molto più gradevole della loro per la temperatura dell'aria e la campagna abbondante di frutti e di tutte le necessità per il sostentamento e la permanenza in vita.

Acque confortevoli. La frase era certamente associato al rum, quel confortevole alcoolico, con la miracolosa buona fortuna del *Seaventure*, ma nel 1609 non sconfisse il brandy. L'alcoolico di canna da zucchero non raggiunse lo stato di bevanda per l'uomo bianco fino alla metà del secolo. Allora la cultura della canna da zucchero era appena stata introdotta dal Brasile alle Barbados e un'autorità contemporanea dice che i proprietari di piantagione stavano dedicando tutti i loro sforzi per migliorare tali conoscenze ma, sebbene si adoprassero intensamente, erano lontani dall'aver appreso sufficientemente. Avevano poco tempo da risparmiare per migliorare la bevanda che distillavano dal prodotto di scarto dello zucchero che era fatto, si dice, dalla schiumatura dello zucchero, ma non molto piacevole al gusto, un prodotto rozzo e quindi dal valore di meno di mezza corona al gallone. La gente ne beve molto, infatti troppo, perché spesso li mette a dormire per terra, e questo è considerato un posto malsano.

I tentativi primitivi di distillazione produssero certamente un alcoolico spaventoso ed il nome datogli fu Kill-devill meno, immagino, per una qualche speranza che potesse uccidere i diavoli blu del mal di casa e nella convinzione che fosse abbastanza potente per uccidere Old Nick. Il nome era così popolare che esso trovò la via per la Francia nella forma di guildive, un termine ancora usato per descrivere la bevanda più dozzinale di tafia, l'alcoolico distillato dalle molasse. La sua derivazione ha la distinzione di aver mistificato un così grande lessigrafo come Littré.

Kill-deville. Il nome potrebbe essere stato applicato al terrifico rum contrabbandato da Saint Pierre et Miquelon nel Newfoundland nei giorni del Proibizionismo, quando non c'era nulla da bere nell'isola ad eccezione di un po' di lucido per stivali contenente alcool. Sapeva di catrame e cuoio ed era una questione di contenuto alcoolico che fece dire al Dr. Johnson che il brandy era la bevanda degli eroi e solo semi-dei potevano qualificarsi per ingoiarlo. Comunque, anche il Kill-Devill aveva i suoi usi. Era raccomandato per la stagionatura di un pasticcio di maiale mentre era una valida medicina per gli schiavi neri, ai quali, in un paese dove le giornate erano calde e le notti fredde, non veniva dato loro nulla su cui sdraiarsi se non tavole nude di legno e nulla per coprirsi. Prendevano sempre colpi di freddo e raffreddori e, quando si lamentavano con il farmacista della piantagione veniva dato loro un bicchierino di quest'alcoolico e questa è la cura attuale. Kill-Devill era anche "un gran cordiale e rinfrescante" per i disgraziati Cristiani che erano stati trasportati là per essere servitori e non stavano meglio dei neri. I proprietari di piantagioni che annaffiavano le loro sontuose feste con quantità di vino Francese, Spagnolo, vino del Reno e brandy, non disdegnavano del tutto il liquore locale, e pochi anni dopo la pubblicazione della descrizione delle Barbados, menzionata sopra, al Kill-Devill fu dato un nome più attraente. Un successivo scrittore sullo stesso oggetto dice: "La principale confusione che fanno nell'Isola è Rumbullion alias Kill-Devill ed è fatto di canna da zucchero distillata, un forte, infernale e terribile liquore." Egli evidentemente non sapeva che, quando scisse, gli esperti Olandesi, che allora come adesso avevano la più alta reputazione per la loro esperienza nel distillare alcoolici, erano ingaggiati nelle Indie Occidentali per migliorare i metodi di distillazione e convertire l'alcool della canna da zucchero in una bevanda meritevole di

un nome più rispettabile di Kill-Devoll. Non c'era nulla di particolarmente rispettabile in Rumbullion, ma era meno aggressivo e più musicale. Secondo il dizionario dei dialetti, Rumbullion è una parola del Devonshire che significa “un gran tumulto” ed è ragionevole supporre che i marinai della West Country, bevendone ed osservando i suoi effetti, le dettero tale nome in conseguenza delle Rumbullions che scoppiavano dopo bevute di Kill-Devoll.

Nel 1652 il giornale di Oliver Cromwell, il *Mercurius Politicus*, pubblicò un articolo del suo corrispondente di Leyden dal titolo “Intelligence dalle Barbados” che contiene una buona variante del nome Rumbullion. Il Governo Regicida stava cercando di ristabilire la potenza marittima britannica e la guerra con l'Olanda doveva essere l'inevitabile conseguenza di questo sforzo. Una flotta del parlamento era stata mandata nelle Indie Occidentali dove i Realisti erano ancora potenti e gli Olandesi osservavano attentamente gli eventi nella speranza che Lord Willoughby, il Governatore Realista delle Barbados, potesse sconfiggerla. Il corrispondente del *Mercurius*, da buon uomo del Parlamento, dette un'ottica politica alle sue notizie dalle Indie Occidentali, alludendo che quello che è noto come coraggio Olandese era solo responsabile dello show di resistenza mostrato dai Realisti.

“Colui che porta a noi queste notizie” disse l'Inglese Lord Willowghy “che governa per il Re, o piuttosto per sé stesso, ha rinforzato là tutti i porti e tutte le strade. Così, in parte per il brandy che gli abbiamo fornito l'alcool del Rombustium che i



nostri uomini là fanno per lui, e per altre speranze che gli diamo egli diventa molto valoroso.” Rumbustions, come sinonimo di rumoroso o turbolento nel linguaggio da nursery, ha la sanzione del dizionario, ma probabilmente Rombustion non è più che una corruzione di Rumbullion.

Non passò molto tempo prima che Rumbullion fosse accorciato al monosillabo delle sue prime tre lettere ed è ancora Rumbullion nel 1660 in un ordine passato alle Assizes delle Bermude per la vendita di un barile di Rumbullion che aveva agito all'altezza del suo nome. Era stato “arrogantemente consegnato” da un Irlandese alla donna nera del Governatore ed il risultato era stato un gran disordine e ubriachezza, infatti “un gran tumulto,” fra i neri del Governatore. Ma nel 1661 il monosillabo Rum trova sanzione ufficiale in un Ordine del Consiglio della Giamaica. Una flotta mandata contro Haiti da Cromwell aveva catturato quell'isola nel 1655 dopo aver fallito il suo obiettivo principale, e da allora prese il posto delle Barbados come centro dello spirito della canna da zucchero. Al tempo stesso questo alcoolico, migliorato dai distillatori Olandesi e diventato irriconoscibile, guadagnò costantemente maggior popolarità fra i marinai Inglesi. I bucanieri delle origini storcavano i loro nasi al rum; non guardavano a nulla se non al meglio e si ubriacavano con il brandy di Nantes, sebbene di tanto in tanto si fossero ridotti a consumare alcool locale. Non c'è riferimento al rum in *Buccaneers of America* di Esquemeling (1678) o nel *Jurnal of Basil Ringrose* (1686).

*Treasure Island* di Stevenson con il suo “Yo-ho-ho, e una bottiglia di rum!” ci porta al secolo seguente in

quanto la mappa di Flint è datata 1754. Inoltre, molti marinai Inglesi che presero parte al ristabilimento della nostra potenza navale erano meno esigenti. Ad essi piacque il “Jamaica”, come era anche chiamato, e ne fecero una bevanda corrente in Inghilterra. Dopo la battaglia di Sedgemoor nel 1685, si vendeva in un posto così piccolo come Romsey; e all’infelice Duca di Monmouth, che aveva preso un raffreddore nella sua fuga, fu dato un bicchiere di rum flip, rum caldo e uova, che egli buttò giù senza scendere da cavallo quando fu condotto prigioniero attraverso quella città sulla via per Londra e per la forca. Il rum può aver curato il suo raffreddore ma non mantenere la sua testa sulle spalle. I simpatizzanti del rum rivendicano per esso il diritto di aver ispirato gli uomini che conquistarono la vittoria di La Hogue nel 1692 al comando dell’Ammiraglio Russell e all’inizio del secolo seguente esso poteva tenere la testa alta in compagnia di qualsiasi alcoolico e nel 1708 lo storico Oldmixon annunciò che stava soppiantando il brandy nel punch. I distillatori Olandesi avevano fatto bene il loro lavoro ed era nato il rum punch. “Questo portò a tale perfezione” scrive Oldmixon “che, se non



fosse per una certa acutezza che riceve dal succo della canna, prenderebbe posto dopo il Brandy Francese perché è certamente più salutare, almeno nelle Isole dello Zucchero dove è stato osservato che tale bevanda di queste ultime non vive a lungo libera, mentre i bevitori di rum lo conservano fino a una buona vecchia età”.

Una dichiarazione datata 1739, conservata nella

libreria della House of Lords, riporta la quantità di rum fornita alla Marina durante i trenta anni precedenti. Una bevanda era quasi l’unico prodotto che il paese non limitava alla Marina e nel 1752 la razione giornaliero ammontava a un gallone di birra, una pinta di vino o mezza pinta di rum o brandy.

Inizialmente, la razione di rum veniva servita non diluita e mezza pinta di alcoolico distillato a tale livello alcoolico era responsabile non solo di distruggere l’economia interna del più Toughest sea-dog ma, nel suo incoraggiamento dei rumbullions, a divenire sovversiva per la disciplina. Questo pericolo fu osservato dall’Ammiraglio Vernon, il conquistatore di Porto Bello nel 1741. Trevelyan scrive di lui nella English Social History: “Il buon Ammiraglio Vernon, che soffrì durante il regno di George II perché era lo schietto amico dei marinai, dichiarò che ‘le nostre flotte sono defraudate dall’ingiustizia, fornite di uomini con la violenza e mantenute con la crudeltà’”. Fu lui che introdusse la norma che la razione di rum doveva essere servita diluita e con questa saggia precauzione conservò per la posterità la memoria del suo soprannome. Era una sua mania di indossare sempre un mantello di grogram, che è un tessuto rozzo fatto di seta e mohair ed i suoi uomini lo chiamavano con affetto “Old Grog”. Grog diventò il nome che essi davano alla razione di rum diluito e grog rimarrà probabilmente a lungo, mentre la Marina Britannica governa i mari.

Da ragazzino, curioso dei nomi delle navi, mi fu spiegata la relazione fra l’Ammiraglio Vernon ed il rum da uno dei suoi più meritevoli successori, il compagno di bordo di mio padre, Capitano di Vascello Arthur Wilson, V.C., allora in comando dell’H.M.S. Vernon a Portsmouth e dopo il ben ricordato Ammiraglio e First Sea Lord. “Grog” Vernon, “Tug” Wilson. I loro nomi non saranno facilmente dimenticati nel Servizio al quale essi dettero le loro vite.

### "Veduta della baia di Napoli"

Nel mese di giugno del 2020, in un'asta di opere d'arte organizzata online dalla Sotheby's, a causa del Covid-19, è stato venduto, per la ragguardevole cifra di 2.300.000 sterline (ad oggi la più alta vendita online), l'opera del pittore russo Ivan Konstantinovič Ajvazovskij (1817-1900), "Veduta della baia di Napoli". Lungo oltre 2 metri fu dipinto nel 1878, anni dopo i suoi viaggi nel meridione d'Italia, incantato dalla bellezza del Golfo di Napoli che ritrae a memoria nella luce calda del tramonto. Considerato uno dei massimi pittori di marina, Ajvazovskij produsse un numero elevato di dipinti (quasi 6 mila), principalmente di tema marino: mareggiate, battaglie navali, marine, naufragi, albe e tramonti sul mare.



Tra tutti il più celebre è "La nona onda", realizzato nel 1850 in cui un gruppo di naufraghi, su un'imbarcazione di fortuna, è in balia di un mare in tempesta. Il titolo si riferisce ad alcune credenze di mare secondo le quali le onde si ripeterebbero periodicamente a gruppi di nove, con un crescendo progressivo dalla prima alla più grossa e bianca, la nona appunto.



E pensare che lo scrittore Dostoevskij gli rimproverava l'insistenza di rappresentare le onde in tempesta, considerandolo una copia mal riuscita del pittore paesaggista inglese William Turner (1775-1851).

a cura di m. elvetico  
[narraremare.it](http://narraremare.it)