



NOVEMBRE 2020
N° 99

Notiziario CSTN



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO IX - N° 99

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|-------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La mancata partecipazione | pag. 20 |
| • Porto di C/mmare di Stabia | pag. 2 | • Operazione "Sole mio" | pag. 24 |
| • La Regata dei Tre Golfi del 1971 | pag. 8 | • Mare e Fede | pag. 30 |
| • I successi di Straulino | pag. 12 | • Traversata atlantica a remi | pag. 33 |
| • Giuseppe Garibaldi | pag. 17 | • Magica Vela | pag. 35 |

EDITORIALE

Siamo ormai in dirittura d'arrivo, e il traguardo del centesimo numero del "Notiziario CSTN" è prossimo. Sembra ieri l'uscita del numero 1 di settembre 2012 e a dare una scorsa alla nostra raccolta, stampata e rilegata per la nostra biblioteca, è una gran bella emozione.

La festa che vogliamo fare è purtroppo minacciata dal brutto periodo che si profila all'orizzonte con la seconda fase della pandemia che è scoppiata virulenta. Adottiamo tutti la massima prudenza e andiamo avanti. La fortuna di essere una rivista on line ci dà, se non altro, la certezza di non essere potenziali portatori di contagio.

Ricordiamo a tutti i lettori, che ci seguono da un decennio, che aspettiamo un loro commento da inserire gioiosamente sul numero 100 di dicembre 2020.

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli (Blue Passion): La prua dell'8 metri "Italia", medaglia d'Oro alla Olimpiade del 1936. L'imbarcazione ancora oggi ormeggiata nella base nautica della Lega Navale Sezione di Napoli è stata dichiarata "bene storico" dal Ministero dei Beni Culturali per iniziativa del CSTN.

Hanno collaborato: **Sergio Bisiani, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Emilio Somma**



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

RITAGLI DI STORIA

Tra i porti del Regno delle Due Sicilie grande rilevanza ha il porto di Castellammare di Stabia e non solo per la presenza dell'omonimo cantiere. La quinta puntata della storia che Antonio Formicola sta regalando al Notiziario e ai suoi lettori, è dedicata al porto stabiese e alle principali modifiche strutturali intervenute tra '700 e '800. Ricco come sempre il corredo d'immagini che documenta i suoi scritti.



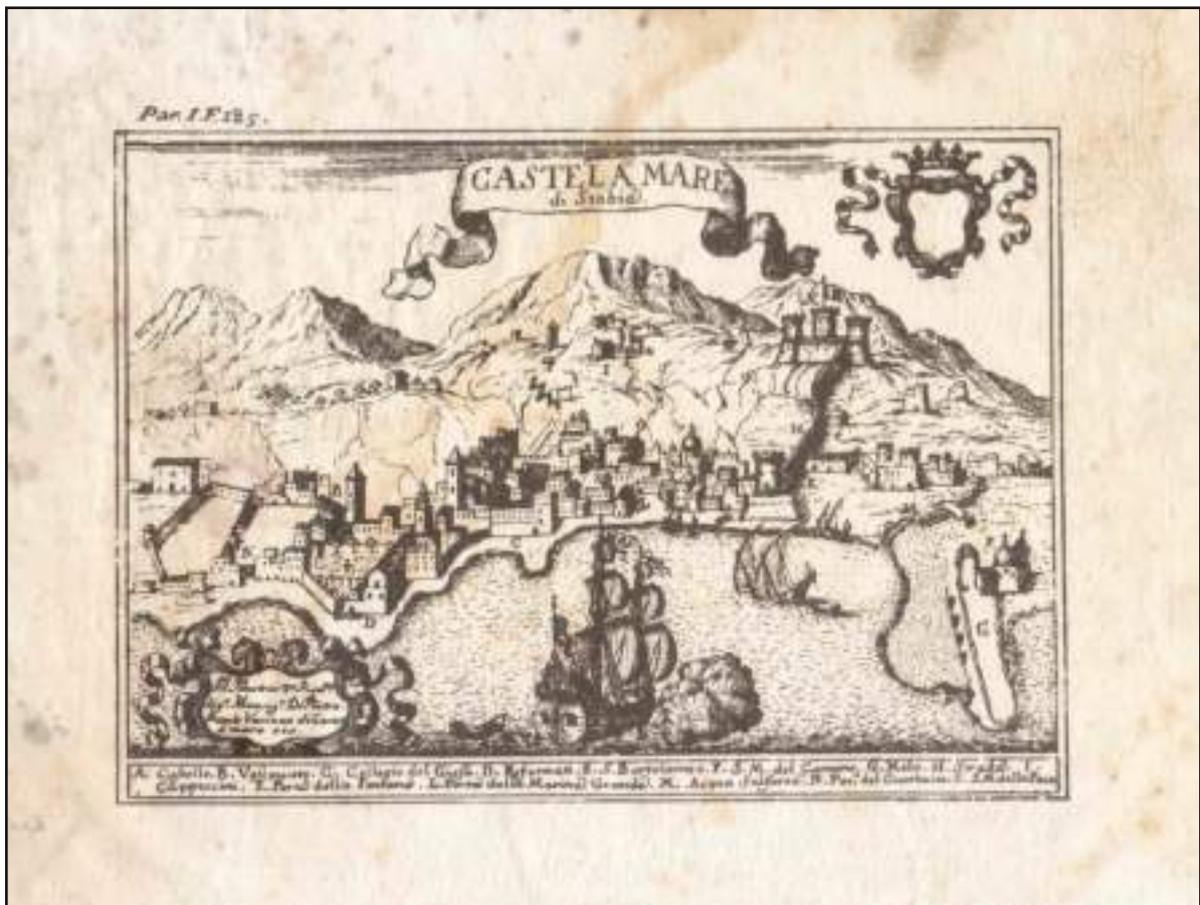
PORTO DI CASTELLAMMARE DI STABIA

(parte quinta)

ANTONIO FORMICOLA

Nel 1597 il Vicerè conte di Olivares, dovendo sopperire all'insufficiente capacità dell'ambito portuale partenopeo, affidò all'ingegnere Domenico Fontana la realizzazione di un nuovo porto. Ma le opere progettate prevedevano tempi lunghi di realizzazione e costi altissimi, pertanto per poter provvedere allo sverno dei mercantili il Vicerè autorizzò il Fontana di procedere al prolungamento del molo già esistente a Castellammare di Stabia.

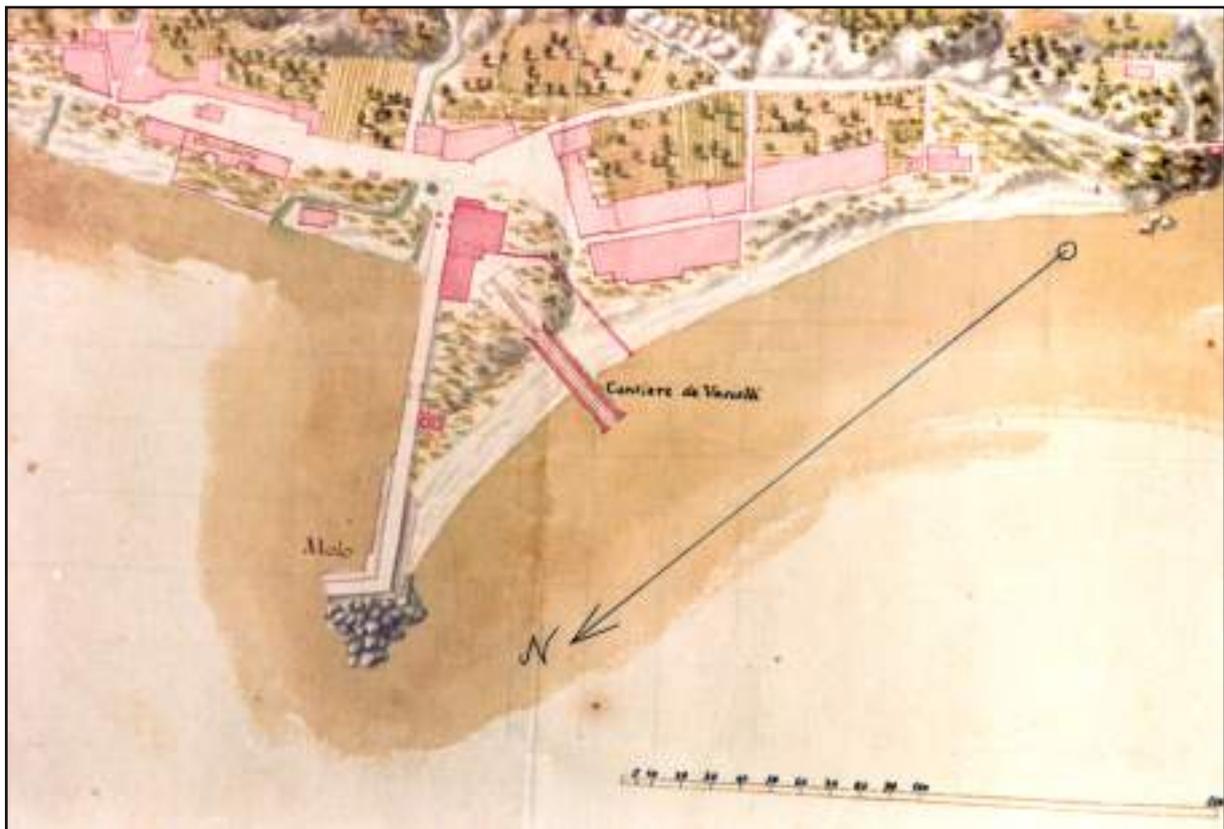
Atteso che le opere da realizzare andavano anche a beneficio del cetto marittimo mercantile locale, la Regia Camera della Sommaria decise che una parte della spesa, ovvero mille Ducati, fosse andata a carico dell'Università di Castellammare, che l'avrebbe pagata in tre rate. Conclusa la gara per la ricerca dell'appaltatore delle opere, i lavori iniziarono nel 1598 e andarono avanti per i successivi cinque anni, terminando all'inizio della primavera del 1603. Difatti il 5 aprile di quell'anno gli Amministratori della città di Castellammare pagarono :”... la contribuzione dell'ultima tassa di duc. 200, fatta dalla Regia Camera, per la costruzione del nuovo molo”. (1)



La città di Castellammare di Stabia ed il molo, quest'ultimo visibile sull'estrema destra, così come è stato rappresentato in una incisione da F.C. de Silva del 1703. Cfr. : G.P. Pacichelli, il Regno di Napoli in prospettiva, Napoli 1703.



La struttura del molo del porto di Castellammare di Stabia come si presentava nel 1780. J.F. Hackert, olio su tela, Reggia di Caserta



Pianta del litorale di Castellammare dalla quale si rileva l'estensione del molo con l'arenile posto a ridosso. Su quest'ultimo il ministro John Acton, nel 1784, vi fece impiantare il Cantiere Reale. Anonimo, incisione acquarellata su carta, Napoli, Biblioteca Nazionale

Nei primi anni del '700 il molo si presentava in pessime condizioni pertanto, nel 1716, l'amministrazione di Casa Farnese, (2), si preoccupò, di finanziare con 3.608 D.ti un primo ripristino del molo. Ma negli anni successivi tremende mareggiate si accanirono su quella debole struttura tanto da renderla quasi impraticabile. Poiché il traffico di derrate, in quegli anni, si era alquanto incrementato (grano, zucchero, formaggio, olio, vini, fichi secchi, carrube, cuoio, ecc.) di conseguenza ne risentiva pesantemente l'economia della città. Cosicché il Comune stabiese incaricò gli ingegneri Giovan Battista Nauclerio e Pietro Vinaccia di delineare un nuovo molo.

Il progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto stabiese fu presentato in data 25 marzo 1726. In quello stesso anno iniziarono i lavori di potenziamento che furono portati avanti fino a tutto il 1731, impegnando la somma di D.ti 60.000. Con questi lavori il molo raggiunse la lunghezza di circa 230 metri ed alla testata, successivamente, vi fu costruito un gomito, rivolto a nord-est, da cui partiva un piccolo braccio lungo circa 30 m. La punta della struttura venne protetta con una massiccia scogliera mentre tutto il resto del molo, al ridosso, presentava un ampio arenile che periodicamente ospitava dei cantieri navali. Un fanale ad olio fu posto su di una piccola torretta per segnalare l'ingresso. (3)

In quello stesso periodo gli stabiesi, alla marina del Quartuccio (in prossimità dell'attuale piazza Principe Umberto), a loro spese, realizzarono un piccolo attracco con getti lapidei (*scogliera del Quartuccio*) per accogliervi le imbarcazioni da pesca e quelle destinate al traffico giornaliero con Napoli e con altre località costiere e finanche con quelle da e per la Toscana.

Nella seconda metà del '700 la passeggiata sul molo di Castellammare, per i nobili, era divenuta alquanto di moda, ma l'Università reclamò presso il Sovrano affinché tutti gli abitanti, indistintamente, vi potessero accedere. Cosicché con Sovrana Determinazione del 20 giugno 1772 fu stabilito, dal Tanucci, che la passeggiata sul molo di Castellammare fosse stata libera per tutti i ceti.



Una bella veduta dello specchio d'acqua del Porto di Castellammare con la banchina che corre su tutto il tratto costiero ovvero dal molo fino al Quartuccio (1790). J.F. Hachert, olio su tela, Reggio di Caserta.

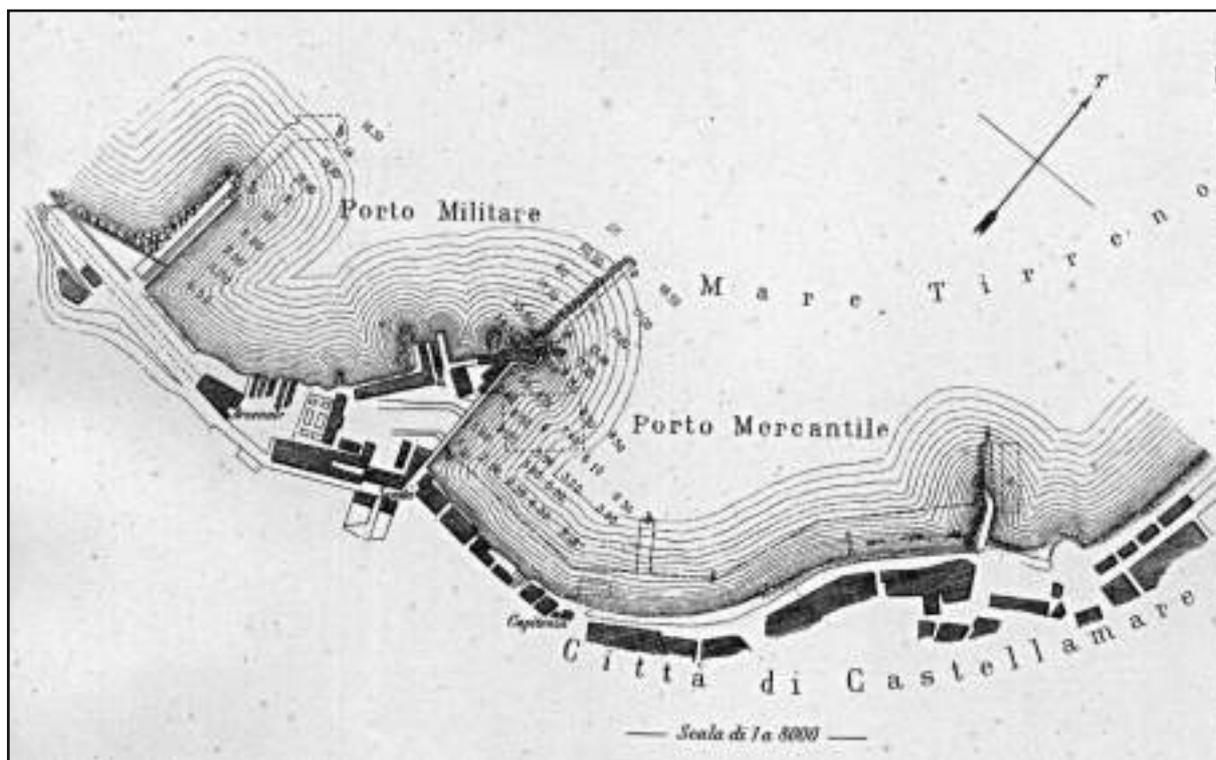
Con lo stabilimento del cantiere reale (1784 - 90), che andò ad occupare parte dell'arenile sito a ridosso del molo, nell'ambito portuale iniziò a sostare sempre più numeroso il naviglio militare che aveva necessità di riparazioni. D'altro canto, dopo il varo, i vascelli venivano affiancati al molo per poter essere agevolmente allestiti. Nel 1795 per proteggere il cantiere navale e la città, da probabili attacchi provenienti dal mare, Ferdinando IV approvò il progetto, presentato dal Generale di Artiglieria Don Francesco de Pommereul, per la costruzione di una batteria casamattata, dotata di 30 cannoni e tre fornelli di riverbero per le palle arroventate. Il baluardo, realizzato in circa sei mesi, partì dalla testata del molo e si prolungò nel mare per circa 60 m. Nel 1824, a seguito dell'ammodernamento del Real Cantiere, nel molo venne aperto un traforo per consentire il passaggio dell'avan-cala, del nuovo scalo di costruzione, il cui sbocco era stato indirizzato all'interno dell'ambito portuale. Ovviamente questa soluzione comportò dei limiti allo sfruttamento della struttura del molo stesso da parte della marineria mercantile.



Castellammare 2 dicembre 1924. Varo del vascello "Vesuvio". Ben visibile l'interruzione praticata nel molo per consentire la sistemazione dell'avancala nell'ambito del porto. Anonimo, incisione acquarellata, Napoli, Collezione privata.

All'inizio del terzo decennio dell'Ottocento, nel porto di Castellammare, aumentarono notevolmente i traffici incrementati essenzialmente da navigli provenienti non solo da altre nazioni europee ma anche dagli Stati Uniti. Cosicché, nel 1826, in base alla legge organica delle dogane (n. 836 del 19 giugno), a Castellammare, come a Napoli, vi venne stabilita una dogana di 1ma. classe ("... o sia d'importazione, esportazione e cabotaggio"). All'ascesa al trono di Ferdinando II l'impianto stabiese era classificato come "porto militare", ma nonostante ciò la manutenzione, ordinaria e straordinaria, dell'intero ambito era a carico del Comune. In particolare vi era da sostenere i costi dello "spurgo" dei fondali che frequentemente risultavano colmi di sabbia. Un primo intervento fu eseguito nel 1836 ed un secondo, più accurato, nel 1839. In entrambe gli interventi venne utilizzato il "cavafondo a vapore Vulcano" che, negli anni successivi, fece ulteriori dragaggi. (4)

Nel progetto di ampliamento ed ammodernamento del cantiere reale, del 28 giugno 1839, fu previsto lo sbocco, nell'ambito portuale, di un secondo scalo di costruzione con un conseguente ulteriore traforo nel molo originario. Per sopperire alla perdita di quel tratto di struttura nel progetto fu previsto che, subito dopo la batteria casamattata, si fosse realizzato il "Prolungamento della Banchina del molo con corrispondente scogliera di antiguardo" per una lunghezza di 175 palmi (46 m.) onde consentire l'allestimento del piccolo naviglio militare.



Pianta della Città di Castellammare di Stabia con gli ambiti del porto militare e di quello mercantile. Per quest'ultimo sono delineati al tratto gli ampliamenti previsti. Laudi e Steffen, litografia (1860 ca.), Collezione privata.

Nello stesso tempo però Ferdinando II dava le relative disposizioni affinché si fosse costruito un vero e proprio porto militare, con la realizzazione di un nuovo molo, ad ovest del Cantiere Reale.

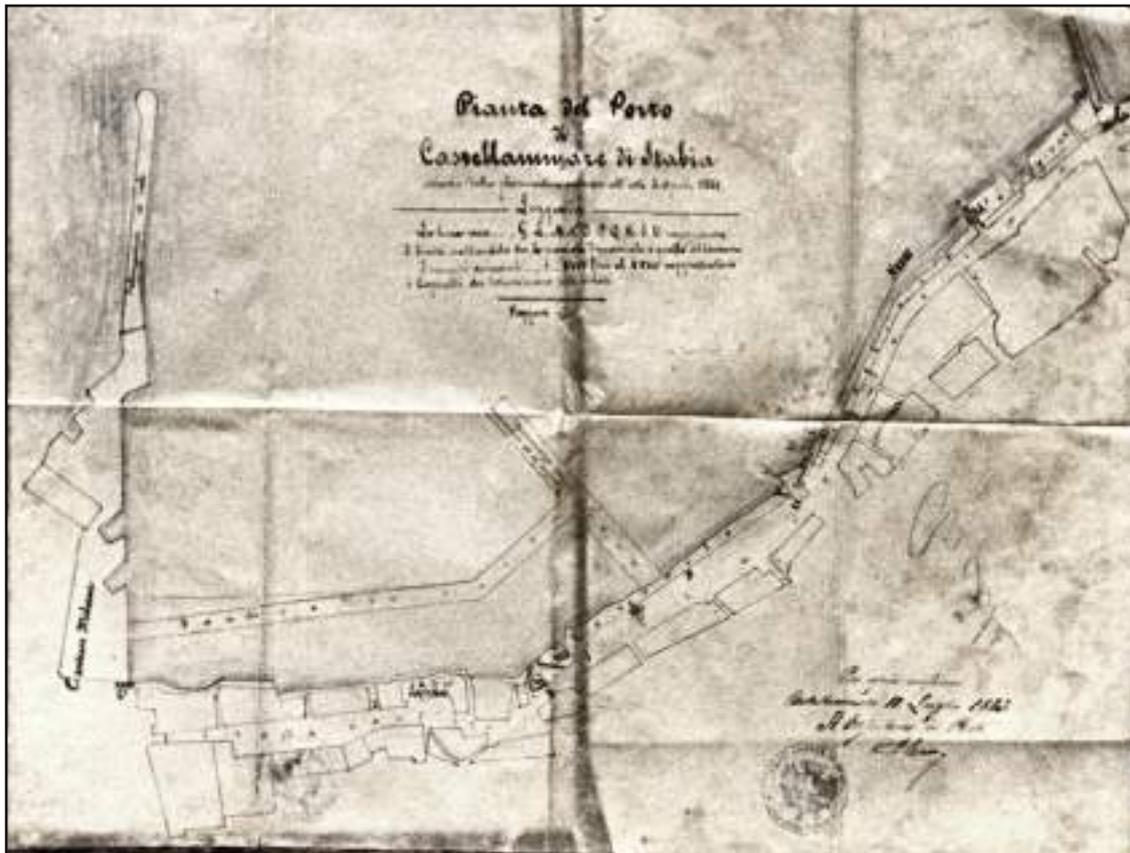
Nel 1852, a spese del Comune, furono effettuati i seguenti lavori: *“il basolato dalla strada Marina del Quartuccio al Molo; la costruzione della nuova strada Marina e della strada Lido del Quartuccio”*.

Tutti questi lavori portarono al completamento della pavimentazione del tratto costiero compreso tra il Quartuccio ed il Real Cantiere. Altro piccolo molo, costruito sempre a spese del Comune, fu quello detto *“Banchina del Mercato”*.

Nel 1855 fu riproposto a Ferdinando II l'ampliamento del porto di Castellammare: *“Essendo nel molo attuale aperti due scali per lo alaggio e varo de' Reali Legni che si raddobbano o si costruiscono in quel Cantiere, i legni mercantili e da guerra non potrebbero ormeggiarsi che alla punta del molo medesimo. Pertanto se ne chiese il prolungamento dal Consiglio Distrettuale nel 1847, ed il Consiglio Provinciale, nel 1854, domanda anch'esso che si ampli questo porto di palmi 1.500, anticipandone la spesa dal Real Tesoro per rivalersene con un diritto di ancoraggio... fino all'estinzione delle somme”*. Ma il Sovrano non volle caricare di un'ulteriore tassazione quello scalo e pertanto dette diverse disposizioni. (5)

In effetti Ferdinando II ordinò di stabilire un primo prolungamento, in economia, ovvero con il getto di massi lapidei per realizzare innanzitutto una scogliera; lavori che ebbero inizio nel 1856. Nel mese di ottobre di quello stesso anno si provvide alla nuova classificazione dei porti, ed il porto di Castellammare continuò ad essere ritenuto porto militare. (6)

Nel 1858 per migliorare ulteriormente l'approdo commerciale fu progettato: 1- L'allargamento della banchina, di circa 30 metri, per tutto il tratto compreso tra il Real Cantiere e il Quartuccio. 2 - La realizzazione di un piccolo pontile quasi al centro del predetto banchinamento (poi Pontile Magazzini Generali). 3 - Prolungamento ed ampliamento della banchina del Quartuccio (detta dai locali *“Banchina di Zi Catiello”*). 4 - Costruzione di un molo pennello, di circa 400 metri, in continuazione dell'antico molo ampliando così l'ambito del porto. Con questi lavori veniva a ben determinarsi anche l'area del porto mercantile, costituita dalla banchina posta sul lato orientale del porto (sbocco delle acque minerali, largo della *“Cristallina”*, banchina del Quartuccio)



I costi dell'ampliamento erano, a carico del Comune ma a causa della ridotta disponibilità economica dell'ente i lavori non ebbero una immediata realizzazione. Comunque una parte delle opere previste si pensò di attuarle con il finanziamento di alcuni privati cittadini e pertanto all'inizio del 1859 furono "aperte le subaste per la continuazione della banchina del Quartuccio la di cui spesa verrà in parte anticipata dai Negozianti signori Fratelli Rocca, i quali ne verranno rimborsati dal Comune". (7)

Tutti i predetti lavori di ampliamento furono realizzati dopo il 1860, compreso il prolungamento del molo di sopraflutto, con una spesa di Lire centodiecimila a carico del Ministero dei Lavori Pubblici. (8)

Per quanto riguarda il faro il 5 marzo 1843, dopo aver abolito l'antica lanterna, fu inaugurato il nuovo segnalamento marittimo dotato del moderno sistema lenticolare. Questo venne sistemato su una torretta che aveva la propria base sulla parte più estrema della sommità della Batteria Casamattata. Le spese di costruzione e manutenzione di questo faro (D.ti 5.570) furono anticipate dal Comune di Castellammare di Stabia.. (9)

NOTE

- 1) Cfr.: G. Martucci, *Esame Particolare de' debiti istrumentarij della Città di Castellammare di Stabia*, Napoli 1786, pagg. 54, 89 e 163.
- 2) Castellammare di Stabia era un feudo concesso ai Farnese fin dal 1541.
- 3) Presso la Società Napoletana di Storia Patria, Fondo Migliaccio, Ms. 8/VI, fasc. 9, sono conservate numerose copie di documenti riguardanti il porto ed il molo di Castellammare.
- 4) A.S.NA., Sez. Militare, Intendenza Generale di Marina, vol. 81
- 5) A.S.NA., Archivio Borbone, vol. 1682, fol. 74 r. e v.
- 6) Real Rescritto n. 6443 del 18 ottobre 1856.
- 7) Cfr.: *Giornale dell'Intendenza della Provincia di Napoli* – Anno 1859, maggio n° 12, pag. 179 – Alla fine dei lavori la scogliera raggiunse la lunghezza di circa 80 metri
- 8) Vedi: *Atti Parlamentari*, vol. 157, Camera dei Deputati, Tornata del 20 maggio 1870, Firenze 1870, pag. 1724 – Vedi anche Legge n. 4430 dell'8 giugno 1868.
- 9) Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un Resoconto di Porti. Fari e Lazzaretti*, Napoli 1858, pagg. 42 e 43.

LA MARINA E LE REGATE D'ALTURA

Un altro Ufficiale velista dello S.V.M.M. s'imbarca come scrittore sul nostro Notiziario: è Sergio Bisiani un Grifone, quelli del corso omonimo dell'Accademia Navale (1965-1969) e ci racconta, in modo goliardico, appassionato e brillante, una originale avventura in cui l'ex Comandante al Corso (non a caso Giovanni Iannucci) convoca un gruppo di ex allievi per imbarcarsi su una barca battente bandiera tedesca e prendere parte alla storica regata dei Tre Golfi. Ma è meglio lasciare i lettori . . . alla lettura .



LA REGATA DEI TRE GOLFI - 1971 Ma ne valeva la pena?

SERGIO BISIANI

Appuntamento a Livorno. Il Comandante aveva convocato un equipaggio di sua fiducia per una regata d'altura. Avevamo lasciato l'Accademia già da più di un anno, io avevo messo su casa a Napoli e stavo trascorrendo con moglie e figlio una breve licenza a Trieste.

Da Livorno avremmo dovuto portare una barca a Napoli e poi partecipare alla "Regata dei Tre Golfi".

Il mio dilemma era legato al come 'mollare' Penelope e Telemaco a casa dei miei, mi dispiaceva abbandonarli, erano rare le occasioni di ritornare a Trieste da Napoli.

Mi sentivo in colpa rispondendo egoisticamente al richiamo del mare e del vento ... ma Ulisse non ha mai saputo resistere a questo richiamo, e chi ero io in confronto ad Ulisse? Nessuno ... appunto, quindi dovevo trovare una scusa credibile.

Mi diede una mano il premier laburista maltese Dom Mintoff che in quei giorni stava espellendo dall'isola le forze della NATO che poi trovarono una prima sistemazione proprio a Molo San Vincenzo, dove erano alloggiati i miei colleghi scapoli.

Le raccontai una balla colossale ... "siamo stati richiamati tutti alle rispettive basi perché c'è tensione internazionale con Malta".

Più o meno questo era il senso ... naturalmente era meglio che lei restasse con i miei e comunque la cosa si sarebbe risolta sicuramente nel giro di una decina di giorni.

Solo a mio padre confidai la vera ragione della partenza, non mi sembrò convinto che fosse giusto quello che stavo progettando ... quando mi chiese "Ma ne vale la pena?"

In treno fino a Livorno e appuntamento dei convenuti all' "Antico Moro", ma guarda che combinazione era uno dei locali che ci erano assolutamente interdetti quando eravamo allievi dell'Accademia ... zona proibita, ma da ufficiali non solo si poteva, ma addirittura ci invitava là l'ex Comandante al Corso ...

Cena deliziosa a base di pesce annaffiato con ottimo vino ... Fu a tavola che conoscemmo l'armatore e il costruttore della barca, il primo era un ex ufficiale tedesco, Mario Moessinger, l'altro, Nino Benello, era il titolare di un cantiere navale che era approdato alla nautica da diporto passando per mille strade, una vita avventurosa in giro per il mondo durante la quale aveva fatto persino il cercatore d'oro. Due personaggi interessanti ... i loro racconti erano affascinanti, anche se l'italiano del tedesco era approssimativo.

Dopo cena raggiungemmo il porto e salimmo a bordo del "*Blauer Engel*", uno sloop di 45 piedi costruito dal cantiere Benello di Livorno, nuovo di zecca ... con bandiera della Repubblica Federale Tedesca e guidone di un yacht club di Brema.

Ci sistemammo e caricammo le ultime provviste che erano ancora in banchina, organizzammo i turni di guardia e andammo a dormire per essere pronti a salpare per Napoli prima del levar del sole.

Fu una navigazione piacevole, un buon vento ci permise di provare un po' tutta l'attrezzatura e le vele che erano a bordo, alzammo ed ammainammo lo spinnaker, provammo varie volte i cambi di fiocco, mettemmo a punto ogni minimo dettaglio.

In cucina e in cambusa si esibiva un altro degli ufficiali che erano stati nostri insegnanti all'Accademia, se le

sue spaghetate erano eccellenti i miscugli che ci presentava alla sera erano decisamente poco invitanti . . . c'era di tutto nel suo "piatto unico" dalla mitica zuppa in scatola "Campbell" ai fagioli, all'ananas sciropato e alle uova sode. Ma la fame non ci consentiva di rifiutare la sua cucina.

Era la metà di luglio, il sole picchiava nessuno di noi aveva pensato di portare qualche protettivo . . .

Duri uomini di mare, ma dai . . . chi si sarebbe messo del burro di cacao sulle labbra o qualche olio ad alto grado di protezione? Nessuno, tutt'al più un po' di Nivea o Leocrema.

I soli che non si ustionarono furono il tedesco, sempre ben coperto e con immancabile berrettino e il nostro comandante che era anche lo skipper su quella barca . . . già abbronzato di suo.

Era un nome prestigioso nella vela internazionale, aveva partecipato a importanti competizioni con le barche dello Sport Velico della Marina Militare. Un palmares eccezionale e di là a poco avrebbe comandato il Vespucci ed era già stato al comando della *Stella Polare* e del *Corsaro II*.

Chi mastica di vela sa di che barche parlo, navi scuola su cui imbarca un equipaggio di ufficiali dell'Accademia dopo la IV classe . . . ora affiancate da scafi più moderni e performanti, ma sicuramente anche nomi mitici come Artica II, Penelope e Calypso . . .

Se dal nostro corso, se da noi "Grifoni" (**a fianco bandiera dei Grifoni**) sono usciti tanti appassionati di vela che, non solo su barche della Marina Militare, hanno partecipato, e spesso vinto, a regate in tutto il mondo e se anche dopo aver lasciato il servizio continuiamo ad incrociarci per mare a bordo di barche a vela, lo dobbiamo a lui, al nostro John-John.

Non ricordo chi fu che suggerì ad Attilio e a me di spalmarci dell'uovo sbattuto sulla pelle per proteggerci dal sole . . . sicuramente nel dubbio se si dovesse usare l'albume o il tuorlo preparammo un secchio sbattendo intere tutte le uova che il tedesco aveva fatto imbarcare e poi ci spalammo a vicenda quell'intruglio appiccicoso che in breve si seccò trasformandosi in una disgustosa crosta gialliccia maleodorante, ma oramai era fatta . . . di farsi un bagno al largo non se ne parlava. Quindi sosta fuori programma a Ponza per andare a cercare una fontana dove rimuovere quella schifezza.

Girammo per le viuzze finché trovammo una fontanella . . . la gente si voltava a guardarci e probabilmente si chiedeva cosa avessimo addosso . . . per di più puzzavamo di uova marce!

Riuscimmo a liberarci da quella porcheria, comprammo una confezione gigante di un prodotto doposole e, unti e scivolosi come lottatori antichi, riprendemmo la rotta verso sud.

Arrivati a Napoli, **Blauer Engel**, ormeggiato a Molosiglio, attirava l'attenzione degli altri equipaggi che partecipavano con imbarcazioni della Marina . . . era curioso che una barca con bandiera tedesca avesse a bordo un equipaggio composto tutto da ufficiali di Marina italiani. Qualcuno ebbe da ridire . . . ma probabilmente solo perché si rendeva conto, o temeva, che quella barca poteva essere un outsider.

La partenza era nel Golfo di Napoli, più o meno davanti a Castel dell'Ovo. La prima boa a Santa Maria di Castellabate nel Golfo di Salerno poi su verso Capri ed Ischia e ancora oltre, per doppiare le Isole Pontine, poi entrare nel Golfo di Gaeta e scendere verso Napoli dove era posto l'arrivo (ora l'arrivo è a Capri e quest'anno avrebbe dovuto esser disputata la 66ma edizione . . . invece, per il COVID19, tutto rimandato a maggio 2021, sarebbe stata l'edizione del record con ben 197 iscritti e il mio pensiero va alla 52ma Barcolana, anch'essa annullata, ma per le avverse condimeteo)

Poco vento nel tardo pomeriggio quando uscimmo dall'allineamento facendo rotta verso il Golfo di Salerno.

Di notte fu difficile localizzare la boa al buio in mezzo a mille luci in costa e sul mare le lampare dei pescatori, ma per fortuna la trovammo.

Sul secondo lato il vento andò progressivamente rinforzando e durante la notte sotto spinnaker navigammo veloci, scegliendo di passare all'interno di Capri e di Ischia. Una scelta indovinata perché recuperammo alcune posizioni perse subito dopo la partenza per un banale incidente che ci aveva costretto a dedicare più attenzione alla testa di uno di noi (Attilio, ndr) che alla regata, borsa di ghiaccio finché ci fu ghiaccio, poi tre lattine di birra gelate, legate con una benda . . .



Fu quella notte che, dopo aver ridotto la vela e ammainato lo spi per stringere verso Ponza, con un mare sempre più duro ed un vento sempre più forte, mi sentii chiamare in pozzetto dal Comandante.

Mi fissò negli occhi, come faceva sempre e come voleva che facessimo anche noi, sempre, quando ci rivolgevamo a lui . . .lo fissai.

Due occhi che, pur nella poca luce di una notte su una barca in mezzo al Tirreno, mi scrutavano e mi dicevano . . . devi rispondere!

Rispondere ad una domanda curiosa, dopo tanto tempo.

Ora non ricordo le parole esatte, ma più o meno fu così che esordì “Quella mattina dopo la partenza da Quebec, quando venne a rapporto feci finta di crederle che era andato a far visita ai suoi parenti di Lewis e che l’aereo era atterrato in ritardo, ma io sapevo che a Montreal lei era già ritornato il giorno prima . . .(ora, dopo tanti anni siamo passati al tu . . . nelle rare occasioni che ci si sente)

Mi venne da sorridere.

Era quando m’ero beccato gli arresti di rigore, che scontai dopo la traversata dal Canada a Gibilterra.

Era quando mi avevano visto rientrare a bordo del San Giorgio alle 2 e 1/2, mentre l’orario massimo era a mezzanotte.

Era quando avevo lasciato, con un tenero bacio Helen, stringendola stretta stretta, mentre lei mi abbracciava come per dirmi di non partire.

Poi lo skipper continuò sorridendo e queste parole le ricordo bene “. . . ma almeno, ne valeva la pena?”

Non risposi, ci capimmo comunque e mi disse che aveva dovuto infliggermi gli arresti di rigore, ma che aveva apprezzato, anche allora, il mio ostinato silenzio.

Allora gli raccontai di Helen e mi fermai all’ultima sera a Quebec, alla cena a lume di candela nel ristorante francese a due passi dalla nave. Il dopo, quel qualcosa che avrebbe avallato l’esserne valsa la pena o meno . . . no, era un segreto di Helen e del suo marinaio italiano.

Su quel lato fummo ingaggiati da una barca rivoluzionaria . . .sembrava planasse sulle onde, nonostante fosse lunga più o meno come noi. **Villanella** di Carcano fece storia in quel periodo . . . Per tener la sua poppa alzammo lo spinnaker, anche se quello che avevamo a bordo era da vento leggero ed era un mistero il perché quello da vento medio fosse rimasto nell’hangar del cantiere. Furono momenti esaltanti contavamo di poter tenere dietro la veloce **Villanella** . . . forse anche di passarle avanti. Volavamo anche noi con quel gioiello di **Blauer Engel**.

Il tedesco era preoccupato, sapeva che lo spi era già oltre al limite. Chiedeva insistentemente arrotando la erre “Ma zi vompe?” nessuno rispondeva . . . alla fine una voce disse “Se si rompe non li passiamo più . . .” e lui di botto, sempre arrotando le erre “Allova non zi vompe!”

Non si ruppe e lo ammainammo quando Villanella se ne andò veloce, più veloce di noi fino al traguardo.

Non ricordo come ci piazzammo, non importa, ma di sicuro ne era valsa la pena!

Blauer Engel

Freya 45'

Progetto Sparkman & Stephens

Cantiere Benello

Materiale: Vetroresina

Dimensioni

Lung.: 13.50

Largh.: 3,50 m

Pescaggio : 2,20 m

Zavorra: 5.500 Kg

Dislocamento: 12.000 Kg

N. Massimo di passeggeri: 8

Cabine: 3

Cucete: 8

Bagni: 2

Capacità acque: 300 l.

Motore entro bordo Perkins diesel 50CV, serbatoio 150.



Purtroppo per questo racconto con c'è alcun documento fotografico. Grazie all'amico Francesco Gandolfi Abbiamo recuperata la foto di una barca-gemella, "Ismaele", stesso progetto e stesso costruttore di "Blauer Engel".

LE REGATE DI STRAULINO

La seconda guerra mondiale è finita da poco. Straulino torna finalmente al timone e conferma le sue doti eccezionali. Nella prima Olimpiade postbellica - 1948 a Londra - è già nella squadra azzurra e si pone all'attenzione mondiale sfiorando la medaglia d'oro, malamente scippata con la complicità di giuria molto parziale con la scusa passata alla storia: "avete perso la guerra, volete vincere l'Olimpiade? Vale la pena di leggerle queste vicende, perché Straulino già medita la sua rivincita e . . . il meglio deve ancora arrivare!"



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

TIMONIERE DI STAR E DI CLASSI METRICHE

PARTE II (1948 E 1949)

SERGIO PEPE

1948 - Anno Olimpico. Straulino è a Genova con Rode su *Polluce* (1540 – Baglietto 1937) per le tradizionali regate d'apertura e si classifica terzo nella Coppa C.O.N.I., alle spalle di Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Legionario* (1663 – Baglietto 1938) e dei vincitori Nino Cosentino e Renato Morelli su *Hydra* (2345 - Fiorentino 1941). Straulino ugualmente si classifica terzo nella Coppa Cagni, ma questa volta alle spalle di Cosentino - Morelli e dei vincitori Ciappa - Rolandi, mentre vince la Regata di Chiusura, quella con vento un po' più sostenuto. Poi è a Trieste per il Campionato Europeo Star su *Polluce* con Rode, e vince a mare il titolo con due primi, un secondo, un sesto e un decimo, ma poi il titolo viene revocato, perché emerge un'irregolarità amministrativa da parte della Segreteria italiana della Classe Star, e il titolo viene assegnato a Nino Cosentino con Renato Morelli su *Hydra*.

A giugno Straulino è a Napoli dove su *Argo* (2475 - Baglietto 1946) vince 5 delle 6 prove delle Regate pre-olimpiche della Classe Star, e poi si aggiudica il titolo italiano su *Polluce*, battendo per un punto Tito Nordio e Luigi de Manicor su *Titipi II* (2440 - Costaguta 1942), terzi si classificano Ubaldo de Sangro Fondi e Gennaro

De Luca su *Drago* (1752 - Costaguta 1939) e quarti Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Legionario*.

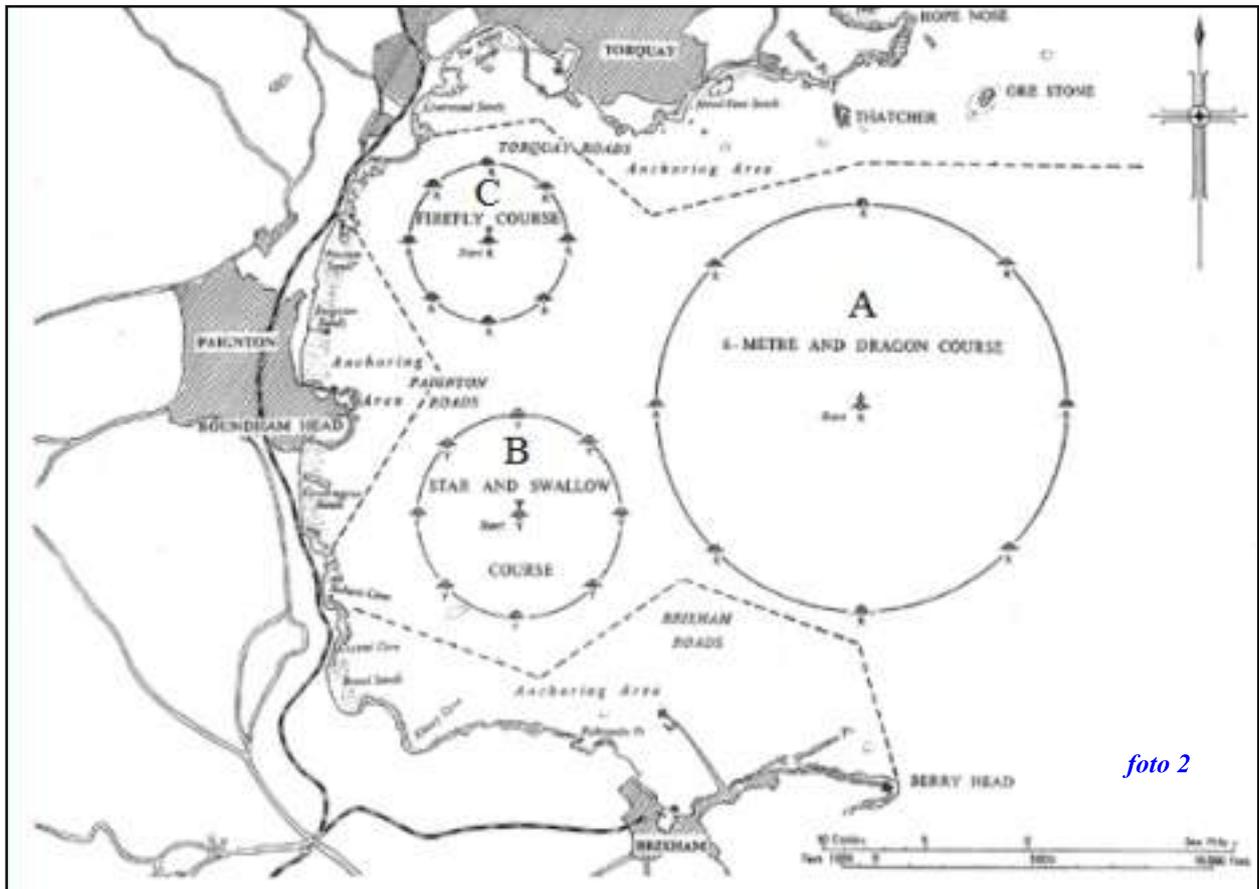
Sempre a Napoli, la Commissione Tecnica dell'U.S.V.I. "designava le imbarcazioni *Legionario*, *Polluce* e *Titipi II* per la scelta della barca da mandare alla prossima Olimpiade. Straulino, dopo aver provato i tre Star ha scelto la barca del Canottieri Napoli *Legionario* che per la sua perfetta costruzione, impeccabile attrezzatura e il suo grado di magnifica efficienza presenta, con tutta probabilità i migliori requisiti per una brillante affermazione della vela italiana a Torquay" (Aniello Di Martino in *Motonautica Vela e Motore*, giugno 1948), ma Straulino in *Arma e Vai* (pag. 58) così ricorda: "Tra le poche mediocri imbarcazioni scelsi *Legionario*, a cui adattai un mio vecchio albero. Possedevo tre vele: una tedesca, una inglese ed una italiana del velaio Zardo. Degli scafi presenti il mio era il più povero".

Grazie a Bruno Pangrazi, storico dirigente della vela, abbiamo anche un'immagine dell'olimpico (e sfortunato? si veda la postilla) *Legionario*. La foto è stata pubblicata da Franco Belloni a pag. 249 di "70 anni della FIV" e alla didascalia si può aggiungere



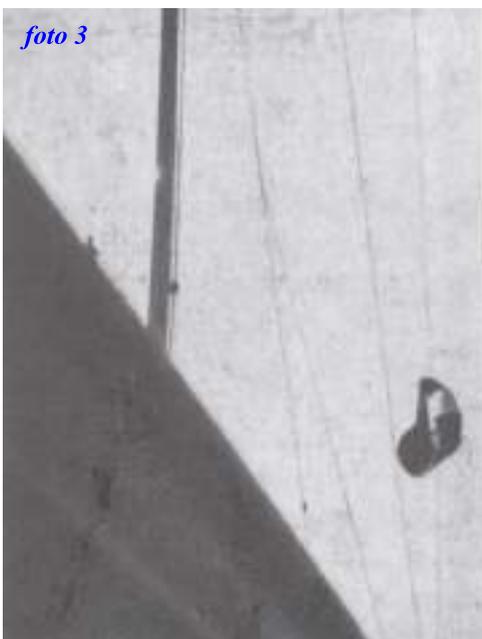
con sicurezza che *Legionario* è in uscita dal Molosiglio, con al timone Roberto Ciappa e a prua Carlo Rolandi (foto 1).

I Giochi Velici della XIV Olimpiade si svolgono a Torquay (foto 2) dal 3 al 12 agosto e Straulino con Rode, colleziona due primi e due terzi, vanificati dalla scandalosa ammissibilità di una proteste (foto 2) dall'inglese



(ma del Bahamas, che non aveva rappresentanza olimpica) Durward Knowles con un berretto in luogo della bandiera nazionale, obbligo confermato dalla Giuria il giorno dopo la squalifica! Ecco il famigerato cappellino/bandiera di protesta (foto 3) pubblicato da Bruno Bianchi in *Motonautica Vela e Motore*, settembre 1948.

Nella sesta regata Straulino taglia per primo il traguardo, ma viene accolta un'altra protesta contro *Legionario*:



l'equipaggio greco lamenta che, mentre navigava di bolina mure a dritta, ha dovuto poggiare per evitare Straulino che navigava mure a sinistra. Nonostante tutto ciò, all'ultima prova Straulino è ancora in lizza per l'Oro e il successo sta per avverarsi: "a duecento metri dall'ultima boa che precedeva due lati al lasco senza alcun pericolo, Straulino aveva vinto l'Olimpiade con un mezzo lato di vantaggio, ma a pochi metri dalla boa, uno schianto e l'albero di *Legionario* precipitava in mare spezzato da una raffica tremenda!" (Skipper in *Motonautica Vela e Motore*, agosto 1948). La classifica finale vede Straulino al 5° posto. L'Oro va agli statunitensi Hilary Smart e Paul Smart su *Hilarius* (2570 - Old Greenwich 1947), l'Argento ai cubani Carlos de Cardenas e Carlos de Cardenas jr su *Kurush III* (2376 - Saybrook Yacht Yard 1946), il Bronzo agli olandesi Adriaan Maas e Edward Stutterheim su *Bem II* (1294 - Caesar Fuhlendorf 1936); quarti si classificano Durward Knowles e Sloane Elmo Farrington su *Starita* (1655 - Abeking & Rasmussen 1938), e sesti i portoghesi Joaquim Fiúza e Júlio Gourinho su *Espadarte* (2554 - South Coast

Boat 1947). E' anche opportuno ricordare che nella classe Swallow l'Argento è conquistato dai portoghesi Duarte de Almeida Bello e Fernando Pinto Coelho Bello e il Bronzo da Lockwood Pirie e Owen Torrey: tutti questi equipaggi sono stati o saranno tra i più temibili avversari di Straulino, vedi Lockwood Pirie a Cascais...

Ecco la pagina di Yachting World di settembre 1948 ((foto 4) con anche un primo piano del ventenne Paul Elvstroem, al primo dei quattro Ori olimpici consecutivi.

A settembre si svolge a Cascais il Campionato Mondiale della Classe Star, Straulino e Rode ritornano su



foto 4

Polluce e si classificano secondi, ad un solo punto dai vincitori Lockwood Pirie con Harry Rugeroni su *Twin Star* (1961 – Karas Boat 1940). Nella foto 5, tratta da Motorboating di novembre 1948, i concorrenti a Cascais e nella foto 6 la classifica.

- 1949 A Taranto, Straulino con Rode su *Polluce* si aggiudica il Campionato Italiano, vincendo quattro delle



foto 5

Yacht#	Yacht name	Skipper	Crew	Fleet	Daily Finish	Pts.
1961	Twin Star	Lockwood Pirie	E. Sugeroni	Milmette Harbor	2 2 1 1 7	107
1340	Polluce	A. Straulino	Niccolo Rode	Taranto	1 4 2 2 5	106
2570	Hilarius	Hilary Smart	Paul Smart	C. Long Island Sound	4 7 6 12 10	81
2700	Flame	Stan Ogilvy	Gerald Daly	W. Long Island Sound	6 Wdr 4 5 4	77
2599	Faneca	Duarte Bello	Fernando Bello	Caecais	9 8 Dea 6 1	78
2440	Luisa II	Tito Nordio	Luigi Manicor	Trieste	13 1 8 10 13	76
1455	Stazita	A. Mass	E. Scutterheim	No. Holland	Wdr 10 5 4 9	68
1722	Moorina	A. Sturrock	Len Fenton	Melbourne	8 17 3 Dea 3	65
2368	Aloha II	Yves Lorton	Armand Chatard	Alger	16 13 7 3 14	63
2552	Margabell	Ernesto Mendonca	Antonio Silva	Vila Franca	7 5 Dea 9 12	63
1663	Legionario	Roberto Cigge	Carlo Rolandi	Capri	15 8 9 7 Wdr	57
1974	Gen II	Durward Rhodes	S. Farrington	*Hassau	3 12 Dea Dea 7	53
2612	Bug	Ayres Costa	Ernani Simees	Rio de Janeiro	17 11 10 13 16	53
2454	Espedarte	Joaquin Fluze	Julio Sorinbo	Lisbon	11 16 11 8 Deq	50
2458	Scylla	Charles Ulmer	Walter Flynn	East River	10 6 Dns Dea 8	48
2763	Vipers III	Dario Salata	Lino Cattaneo	Lario	14 3 13 Wdr Wdr	42
2545	Hydra II	A. Cosentino	Alberto Morelli	Naples	Wdr 13 Wdr 11 11	37
2376	Kurush III	C. de Cardenas	C de Cardenas Jr	Havana	12 18 Dea Wdr 6	34
2314	Izard III	Jean Peytel	Roger Bernheim	Paris	9 14 Wdr Deq 13	34
2284	Fandango	F. Chancerel	Jean Sainsonis	St. Germain	18 19 12 Wdr 17	30
2360	Fada III	Pierre Montaut	Mrs. Montaut	Seine & Oise	Deq 20 Dea 14 18	26
2258	Duende	Tomas Aliende	J. L. Aliende	Santander	19 22 14 Wdr Dns	17
2135	Chiqui IV	Rafael Elosequi	Ignacio Genusa	San Sebastian	Wdr 21 Wdr Wdr Dns	3
2738	Galerna	J. Aliende	Eduardo Aznar	Bilbao	Dea Dns Dns Dns Dns	0

foto 6

cinque prove; secondi si classificano Nino Cosentino e Giorgio Galli su *Refola* e terzi Tito Nordio e Luigi de Manicor su *Luisa II* (2440- Costaguta 1942). Il Campionato Europeo si disputa nelle acque del Principato di Monaco, e Straulino si aggiudica il titolo su 53 concorrenti, con 3 primi, un secondo e un quindicesimo posto; secondi Cosentino - Galli e terzi Dario Salata e Ugo Bistrot su *Samba*.

Il Campionato del Mondo si svolge sul Lago Michigan, ma nessun italiano partecipa. Straulino in *Arma e vai* (pag. 65), precisa: "*Polluce* non ce l'avrebbe fatta". Il titolo mondiale viene vinto *Gale* (2829 - Old Greenwich 1949) con Harry Nye Jr e Stanly Fahlstrom, secondo *Blue Star II* (2430 - Lippincott 1946) con Robert Lippincott e Robert Levin, terzo *Flame* (2700 - Old Greenwich 1948) con Stan Ogilvy e Owen Torrey.

POSTILLE

- In merito a *Legionario*, Carlo Rolandi (e chi altri?) nel n. 90 di questa rivista ci ha raccontato: il *Legionario* (1663), una costruzione dei Cantieri Baglietto del tutto particolare perché realizzata, sempre prima degli eventi bellici della Seconda Guerra Mondiale, in un momento in cui le regole di stazza permettevano di costruire uno scafo più piatto che rendeva la barca più veloce nelle andature di lasco e di poppa. Un altro Star simile si

trovava a Trieste e, se ben ricordo, si chiamava *Axilla*. Naturalmente questa modifica suscitò le proteste di tutti i proprietari di Star che vedevano danneggiate le loro possibilità di confronto e la Star Class corse subito ai ripari proibendone la costruzione. E' ben nota la rigidità della Star Class che ha sempre imposto il pieno rispetto delle regole di stazza sancite dal LOG della Classe. Comunque, *Legionario* ed *Axilla* continuarono a vivere così come erano stati concepiti mietendo discreti successi in regate per lo più locali. Infatti il *Legionario* era affidato a Lucrino Monaco il quale, timoniere di tutto rispetto, non era propenso a recarsi a regatare lontano da Napoli, mentre *Axilla* non andava mai oltre le acque della "Sacchetta" di Trieste. Dicevano i marinai, e tra questi particolarmente Salvatore Chiaiese (detto "Piscione") che era il marinaio personale di Tino Straulino quando questi si trovava a Napoli, il che accadeva molto spesso per i suoi allenamenti, che il *Legionario* era uno Star "jellato" che non avrebbe mai vinto un Campionato, nonostante la sua particolare velocità in certe andature. Ed infatti, quando nel 1948 Tino Straulino, in coppia con Nico Rode, fu designato dall'allora Federazione Italiana della Vela (l'USVI) a rappresentare l'Italia alle Olimpiadi di Londra, si avverò la profezia di "Piscione" il quale disse a Straulino: "Comandante, questa barca non vi farà dormire!" E così fu, tutti ricordiamo oggi come Straulino perse la medaglia d'oro, e poi il podio, per una rottura di albero e per una squalifica ingiusta a seguito di un reclamo presentato da un concorrente insoddisfatto.



Agostino Straulino e Nico Rode furono a Torquay perseguitati dalla sfortuna: una squalifica ed un'avaria impedirono loro di vincere una meritata medaglia d'oro nella star class.

foto 7

PERSONAGGI DELLA STORIA

Che Garibaldi, prima di essere alla testa dei Mille, avesse un passato marinaro lo sappiamo tutti, che invece da mozzo di un brigantino fosse incappato in un assalto di pirati questo non lo ricorda nessuno. Questo racconto riportato su "Rivista Nautica", luglio 1939, ci rivela l'accaduto.

GIUSEPPE GARIBALDI

Mozzo sul brigantino "Costanza" assalito dai pirati in Egeo

PINO FORTINI

Corre l'anno 1826; siamo in Egeo, nell'arcipelago ellenico in rivolta contro il Turco, nel tentativo di costituire una Grecia libera, una, indipendente. Gran tempesta menano gli insorti specialmente sul mare e già da cinque anni ormai la guerra si prolunga con episodi di volta in volta feroci o sublimi. Ma sin da quando Costantino Canaris, arditamente penetrato a Cesmè nella calma notte del 18 giugno 1822, è riuscito a bruciare e scompaginare la flotta turca di Kara Ali, ecco il timore delle incendiarie greche paralizzare i movimenti delle forze avversarie.

Eroici, nobili sforzi ellenici accanto ai quali rifiorisce per altro la più spietata pirateria; il remoto flagello di quelle acque diventato ormai endemico sin dai tempi achei della Odissea e giù giù ai corsari franchi dell'ottocento o a questi, greci, dei primi decenni del novecento. Guai alle navi mercantili sorprese dalla calma fra i canali delle isole o nei paraggi soprattutto del dirupato capo Matapan dalla roccia grigio scuro o dello scosceso e tondeggiante S. Angelo! Sempre in quelle acque sta qualche barca in agguato; al segnale convenuto ecco i contadini delle isole lasciare il primitivo aratro e la vanga; ecco armati di tutto punto arrembare la nave con i loro lancioni e prenderla in fretta. Sempreché la assoluta sicurezza della impunità non induca a condurla nelle calanche deserte di qualche isolotto fuori mano per saccheggiarla con metodo, togliendo all'equipaggio finanche la camicia: così è testualmente scritto in qualche rapporto del tempo.

Questo popolo che sollevandosi in armi ha dovuto tralasciare o trascurare le normali sue fonti di reddito: navigazione, agricoltura e commercio non ha trovato altro mezzo, per vivere, che darsi al ladroneccio marittimo a spese più che altro delle bandiere occidentali. Questi marittimi, pur tanto commendevoli per abilità professionale, pur così frugali economi arditi, sono spinti a tale attività, dalla miseria.

D'altronde lo Stato, assolutamente sprovvisto di mezzi finanziari, non è in grado di pagare gli equipaggi delle sue navi da guerra; qual meraviglia se anche essi danno mano più o meno apertamente ai pirati? o ne emulino i metodi?

Dal 1821 al 1826 la sola marina mercantile austriaca ha subito danni di milioni di franchi; somma notevole per l'epoca. E con l'andar del tempo i pirati diventano più arditi; nel marzo appunto del 1826 - vogliamo limitarci ad un solo esempio - la fregata francese *La Sirène* trova a Nauplia sotto la guardia di corsari greci ben 28 navi predate di cui quattordici austriache, sette inglesi, tre russe, due sarde, e una toscana.

Le forze navali europee reagiscono come possono; le navi mercantili, navigano in convoglio; ciò nonostante i greci sin dal 1825 avanzano la pretesa, rintuzzata mano armata dalle scorte, di esercitare il diritto di visita. E nel frattempo la pirateria si intensifica; l'isolotto di Grabusa, presso Candia, diventa un covo fortificato di predoni; due navi, una inglese l'altra sarda sono sparite e si accusano i greci di aver massacrato, gli equipaggi.

* * *

Queste dunque le condizioni vigenti nell'arcipelago nell'anno di grazia 1826. Siamo nei primi di giugno; spinto dai greci il brigantino *Costanza*, di bandiera sarda - è iscritto a San Remo ed equipaggiato con gente del luogo - partito da Tangarog carico di grano ha preferito imboccare il largo canale (4 miglia e mezzo) fra le scoscese isole di Mykoni e Tino.

Tramonto sereno, solo poche stelle in cielo. Ma pur nella oscurità incombente - la luna non è ancora levata - come mai la guardia non si accorge in tempo delle due forme nere che scivolano fuori da una insenatura strisciano quasi senza rumore sull'acqua al cauto ritmo dei remi dalle pale fasciate di stracci?



Lo stringato documento al quale togliamo il resoconto dell'evento - e cioè la lettera in data 24 giugno inviata dal generale Costantin, comandante il Dipartimento di Villafranca, al Capo di Stato Maggiore del Des Geneys - non dà particolari al riguardo; solo sappiamo che i due canotti greci riescono ad arrembare il *Costanza*. Avranno evidentemente gettato a bordo un centinaio di furfanti (l'equipaggio era composto di circa sessanta ciascuno) arrampicatisi dalle briglie di bompresso e dalle parasartie di maestra; certo è che si impadroniscono rapidamente della nave. Ci sarà certamente stata una resistenza,

rude ma breve; e però da presumere che il comandante sardo, al quale non mancavano sicuramente iniziativa ed audacia, si sia rassegnato a troncarla, facendo buon viso a cattiva fortuna per evitare un massacro.

Pur mugugnando e fremendo ne avrà ubbidito gli ordini l'equipaggio; compreso quel giovane aitante, dalla capelliera e dalle ciglia rosse, dagli occhi cerulei che sulla *Costanza* aveva intrapreso il suo primo vero viaggio di mare e, proprio - in quella occasione si accorse - come poscia affermerà - di non conoscere la paura.

Diciamone il nome: Giuseppe Garibaldi che aveva allora quasi 19 anni. Come mai difatti, se egli non fosse stato convinto della ineluttabilità della resa, avrebbe poi tanti anni dopo, con tanta vasta esperienza di strane terre e di uomini, manifestato così alta stima per quel suo primo comandante? "Angelo Pesante è il miglior capitano di mare ch'io m'abbia conosciuto". Tanto troviamo nelle Memorie. "E se la nostra marina prendesse l'incremento dovuto, il capitano Pesante dovrebbe comandare uno dei primi legni da guerra e certamente non ve ne sarebbe meglio comandato".

Certo e comunque che i pirati ammarinata la nave costrinsero l'equipaggio a governare su un isolotto vicino.

E l'alba trovò il brigantino sardo alla fonda in una piccola insenatura costituita da scaglioni sovrapposti di arida roccia; il grano con le corbe, fu rapidamente trasbordato in uno dei canotti (l'altro era andato via) in un lavoro affannoso durato parecchi giorni. I greci si nutrono con le consuete olive e pesci salati ma dovettero bere a garganella il buon vino di Liguria mentre all'equipaggio disarmato non restava che fremere e tacere.

Ma ecco un giorno la vedetta posta su una altura dare segni di animazione e precipitarsi giù; non passa molto che la sagoma di un brigantino da guerra si profila al largo della insenatura. Esso batte fieramente bandiera ellenica; i pirati, armati i loro lunghi remi da galera, sono riusciti ad allontanarsi in fretta salutati da qualche colpo in bianco.

Pesante filatosi nel battellino si affretta a bordo del greco, con le sue carte, per ringraziarlo. La cronaca non dice se abbia fatto mettere nella imbarcazione anche qualche cesto di bottiglie sfuggite alla sete dei pirati, ma e da presumerlo. E' accolto bene; quale sorpresa per altro quando il comandante del legno militare gli chiede, pur con voce melliflua, 40 mila piastre a compenso della buona azione!

Possiamo immaginarci il colloquio, svoltosi naturalmente in quella "lingua franca", a base italiana, che domina allora in tutto il Mediterraneo; possiamo immaginare il povero Pesante ad esaurire tutte le risorse della sua dialettica, e del suo buon senso ligure, mentre il comandante greco va gradatamente aumentando le minacce. Ma non ci fu verso; se il nostro capitano volle andare libero dovette pagare. Non c'è qui la prova di quella



Garibaldi nella divisa degli equipaggi della Real Marina sarda.

connivenza fra pirati e forze armate elleniche che le marine occidentali in servizio nell'Arcipelago continuamente denunciavano e deploravano?

* * *

Ecco dunque accertata l'affermazione di Garibaldi che il Guerrazzi si doleva di non aver potuto accertare; di essere stato - cioè - durante i viaggi nel Levante tre volte sorpreso dai pirati "ed anzi ciò avvenne per due volte nello stesso viaggio". Perché difatti, singolare coincidenza! anche uno o due mesi prima, proprio nel viaggio di andata in Mar Nero, il *Costanza* era stato predato. Nel giornale di navigazione della corvetta *Tritone*, che faceva parte della armatetta sarda inviata in Levante in quello stesso anno, si legge difatti sotto la data 29 giugno che un capitano ligure riferiva di essersi trovato "tempo fa" a Hydra, dove aveva visto arrivare "il brick del capitano Pesante, ove è stato spogliato di una parte del suo carico di olio e zucchero e rubato anche degli effetti dell'equipaggio".

Con quale slancio lirico ricorda il Generale quella sua prima nave: "Come eri bella o *Costanza*, su cui dovevo solcare il Mediterraneo, quindi il Mar Nero per la prima volta! Gli ampi tuoi fianchi, la snella tua alberatura, la



Brigantino attaccato dai pirati.

spaziosa tua coperta e sino al tuo pettoruto busto di donna rimarranno impressi per sempre alla mia immaginazione!". In Levante Garibaldi ci tornerà più volte su navi della casa Gioan o di altri armatori, da ufficiale e da comandante.

"Nel tornare dal Levante - raccontava egli una volta a Jack La Bolina - carichi di grano e su un vecchio brigantino a crocette che faceva acqua come una corba, il grano si gonfiò e ci convenne passare un grosso cavo sotto la carena e stringere a furia di paranchi questi legamenti esteriori e navigare così ».

E furono forse questi viaggi i più formativi della sua complessa psiche, sotto il punto di vista marinaresco e politico. Sotto il punto di vista politico, rimontano proprio a quegli anni, ed alla dimora a Costantinopoli e ad Odessa, i primi contatti con italiani profughi; rimontano a quel tempo i primi sogni di libertà ed aspirazioni verso l'unità della Patria.

STORIA DELLA VELA OLIMPICA

In tema di anniversari, ricorrenze e ricordi olimpici merita di essere raccontato un episodio dimenticato o del tutto sconosciuto del 1924, in occasione delle VIII Olimpiadi di Parigi, molto importante per i nostri colori in quanto per la prima volta nella storia l'Italia prendeva parte ai Giochi velici. Due barche erano state iscritte, un 6 metri e un 8 metri Stazza Internazionale (1920), genovese la prima, napoletana la seconda, come dire all'epoca le due principali capitali della Vela italiana insieme a Trieste. Ma le cose non andarono esattamente così.

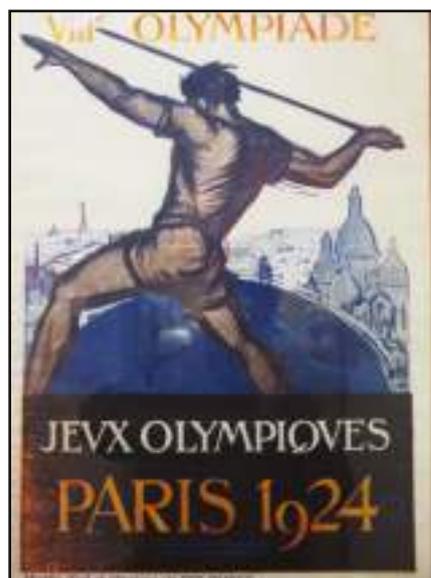


LA MANCATA PARTECIPAZIONE DI UNA BARCA NAPOLETANA ALL'OLIMPIADE DELLA VELA DEL 1924

PAOLO RASTRELLI

A causa della Prima Guerra mondiale (1915-18) l'Olimpiade del 1916 destinata a Berlino fu soppressa. Per la ripresa si dovette aspettare il 1920 con Anversa (Belgio) sede della VII Olimpiade. Per la prima volta la nuova bandiera olimpica dai cinque anelli - che era stata adottata al Congresso di Parigi del 1914 - sventolò sul grande pennone dei Giochi. Le regate generali per tutte le classi olimpiche (16 classi) si svolsero a Ostenda. Tralasciato ogni commento sul contenuto sportivo di queste curiose regate, si può affermare che "sono servite almeno alla causa dello yachting internazionale, riprendendo all'indomani della Grande Guerra, la tradizione della riunione e del confronto degli yachtmen di numerosi Paesi. L'Italia non è presente perché, nonostante sia tra i Paesi vincitori, le ferite del lungo conflitto non sono del tutto risanate.

Quattro anni dopo, nel 1924, la VIII Olimpiade si svolge a Parigi. "Sono i primi Giochi Olimpici veramente mondiali con una quarantina di Nazioni partecipanti. I Giochi del 1924 consacrano definitivamente l'Olimpismo moderno".



Sono ammesse soltanto tre classi: monotipo per singolo (17 concorrenti), 6m e 8m Stazza Internazionale, rispettivamente 9 e 5 concorrenti. I monotipi gareggiano nel bacino di Meulan vicino a Parigi, sulla Senna, mentre le altre due classi regatano a Le Havre sull'Atlantico.

L'Italia, per la prima volta nella storia delle Olimpiadi veliche, è presente nella classe 6m S.I. (rating 1920) con l'imbarcazione *Mebi* (I-30) (in una foto a Napoli del 1925) una costruzione del cantiere Baglietto di Varazze del 1923 su progetto di Francesco Giovanelli. L'equipaggio era così composto: Carlo Nasi (proprietario e timoniere), Cencio Massola, Guido Giovanelli, Edoardo Moscatelli e Roberto Moscatelli. Dopo le tre prove



eliminatorie (5°.5°.rit) non si classifica per le finali.

Questo è il risultato ufficiale della prima partecipazione italiana ai Giochi velici, ma pochi sanno che alla stessa Olimpiade del 1924 l'Italia doveva essere rappresentata anche nella classe degli 8m S.I. Navigando tra le pagine di vecchie riviste abbiamo scoperto come sono andate le cose.

Nella rubrica "Yachting" del numero di gennaio 1924 della rivista "L'Italia Marinara" della lega Navale Italiana leggiamo:

"Il R. Yacht Club Italiano ha comunicato ufficialmente all'Union des Sociétés Nautiques

Francaises che l'Italia parteciperà alle regate olimpiche in tutte e tre le serie previste dal programma.

In base ad informazioni da noi attinte a fonte molto attendibile, possiamo fin d'ora annunciare che per la serie degli 8 metri verrà inviato alle gare di Meulan un racer napoletano della stazza 1906 modificato, e per quella dei 6 metri uno dei campioni liguri di recente costruzione.

Per quanto invece si riferisce alle prove da corrersi "en solitaire" col monotipo olimpico, sarebbe nei propositi del R.Y.C. di affidare la difesa dei nostri colori a qualche provetto skipper dell'Adriatico, che, come è generalmente risaputo, ha larga dovizia di ottimi piloti da regata.

Da quanto precede si rileva che gli egregi yachtsmen cui venne affidata la suprema direzione della nostra preparazione olimpionica stanno facendo le cose veramente a modo, e con un senso squisito e mirabile di perfetta italianità.

Formuliamo intanto i nostri voti più entusiastici per una brillante affermazione di quei nostri equipaggi che dovranno prossimamente misurarsi in acque straniere con il fior fiore dello yachting mondiale".

La stampa continua a seguire con passione la preparazione delle barche e degli equipaggi italiani che dovranno prendere parte alle regate veliche dell'Olimpiade 1924. Nel frattempo, a dare spinta alle fondate aspettative nazionali, le cronache registrano la vittoria della "Coppa d'Italia" da parte del 6m *Mebi*, di proprietà del comm. Francesco Giovanelli, che è stato l'indiscusso trionfatore della sua categoria in tutte le riunioni alle quali questo magnifico racer ha partecipato nella stagione velica mediterranea franco-italiana.

Dopo la prestigiosa vittoria della "Coppa d'Italia" l'armatore-progettista Francesco Giovanelli vende *Mebi* all'ing. Carlo Nasi di Torino.

L'attenta e puntuale rivista "L'Italia Marinara" (maggio 1924) riporta:

"In occasione dell'assemblea generale ordinaria del R.Y.C. Italiano tenutosi a Genova al 15 aprile, il vicepresidente march. Pallavicino fece importanti comunicazioni circa la nostra partecipazione alle gare olimpioniche di yachting che verranno disputate a Parigi (bacino di Meulan) e Le Havre.

Per l'appoggio del R.Y.C.I. a queste importantissime gare cui prenderanno parte i rappresentanti di oltre 20 nazioni, noi invieremo infatti l'8m. S. I. 1906 "Sirdhana" del dott. Eduardo Salzano di Napoli che verrà a bella posta trasferito nella nuova stazza, ed il 6m. S. I. 1920 "Mebi" recentemente passato nelle mani dell'ing. Carlo Nasi di Torino.

Ugualmente assicurata è la nostra partecipazione nella gara del monotipo olimpico, e - per un sano criterio di giustizia distributiva - si è stabilito che tra Venezia e Trieste venga prescelto lo skipper che dovrà in questa prova rappresentare i nostri colori".

Da un'altra autorevole fonte - la "Rivista Nautica - Italia Navale" (anno 1924), Francesco Aponte che segue con competenza lo yachting ci comunica:

"Mentre andiamo in macchina, il nostro egregio collaboratore sig. Gaito c'informa da Napoli che fervono colà i preparativi per la partenza dell'8 metri *Sirdhana* (foto) nostro rappresentante nelle regate olimpiche di Le Havre". Per quanto le speranze di una nostra vittoriosa affermazione nella classe degli 8 metri non siamo, per un complesso di motivi, né molto grandi né molto diffuse, noi inviamo ugualmente al nostro campione ed al suo animoso equipaggio i più cordiali e fervidi auguri di successo".

. . . E sul numero, immediatamente successivo della stessa rivista, ci viene svelato il mistero della mancata partecipazione della barca napoletana all'Olimpiade 1924.

"In base ad un'informazione trasmessaci da Napoli, noi annunciammo nello scorso numero che il *Sirdhana* del



dott. Salzano trovavasi in procinto di partire per La Francia onde raggiungere a Le Havre, in qualità di rappresentante olimpionico per la classe degli 8 metri, il 6 metri Mebi dell'ing. Nasi.

Mentre poi la Rivista era in macchina apprendemmo invece che il proprietario di *Sirdhana*, in seguito ad una controversia insorta all'ultimo momento col C.O.N.I. circa l'entità del contributo che questo Ente si era impegnato a corrispondere per il trasporto dello yacht e per il soggiorno dell'equipaggio, aveva troncato ogni ulteriore preparativo rinunciando ad inviare il proprio yacht alle gare di Le Havre.

E così è venuta meno la nostra partecipazione all'VIII Olimpiade nella gara degli 8 metri!

L'ora tarda, e la mancanza di notizie precise sul modo in cui le cose son procedute, non ci permettono di commentare oggi questo inatteso e sgradito episodio, e ci obbligano a rinviare il nostro commento al prossimo numero”.

Infatti, sul numero di settembre 1924 di “L'Italia Marinara” si legge:

“Come è noto, a mezzo della sua autorità nazionale di yachting - ossia del R.Y.C. Italiano - l'Italia aveva quest'anno stabilito di partecipare per la prima volta alle regate olimpiche, e si era iscritta pertanto a tutte e tre le prove di yachting contemplate dal programma dell'VIII Olimpiade.

Ma all'ultim'ora - e quando sulla nostra partecipazione alle gare di Meulan e di Le Havre si fondavano da tutti le più rosee speranze - tanto l'8 metri *Sirdhana* quanto lo skipper prescelto a rappresentare i nostri colori nella gara del monotipo olimpico, di fronte ad inattese sofisticazioni e tergiversazioni del C.O.N.I. circa il contributo finanziario che tale ente si era formalmente impegnato di corrispondere, si videro nella precisa e dolorosa condizione di dover rinunciare al loro viaggio.

Fu così che il solo *Mebi* - campione nazionale per la classe dei 6 metri - a tutto rischio e pericolo del proprietario ing. Carlo Nasi, prese fiducioso e tenace la via della Manica.

Disgraziatamente il nobilissimo sforzo dell'ing. Nasi e dei suoi due compagni di équipe, barone Cencio Massola e sig. Edoardo Moscatelli (quest'ultimo fu a Le Havre l'impeccabile pilota del nostro campione), non venne coronato da quel successo ch'era nelle nostre speranze e nei nostri voti concordi.

La superba concezione del comm. Giovanelli, pur avendo infatti riconfermato nei confronti di formidabili avversari usciti dai più famosi cantieri d'Europa, le sue indiscusse qualità di racer di prim'ordine, per la durezza eccezionale dei tempi con cui le prove si svolsero e per le condizioni del campo di gara soggetto a correnti e maree che fortemente handicapparono i nostri valorosi sportsmen, dovè alla fine logicamente soccombere a costruzioni ed equipaggi del Nord, giacche troppo e questi e quelle erano favoriti dalla conoscenza delle acque e dalle condizioni meteorologiche.

Ad ogni modo, se la nostra partecipazione alle regate olimpiche non ha segnato un trionfo, essa, per mille validissime considerazioni, non può neanche - a stretto rigore chiamarsi una sconfitta.

E non è detto che le cose non debbano andar meglio una prossima volta.

Specie se si saprà e si vorrà fare a meno di certa gente per la quale l'orgoglio sportivo di un popolo come il popolo italiano (il cui avvenire è sul mare!) deve principalmente risiedere nel tirar pugni, nel giocare a tennis, o nel pestare disperatamente sui pedali di un miserabile biciclo!...”

LA PARTECIPAZIONE DELL'ITALIA ALLE OLIMPIADI (da Rivista Nautica - Rivista Navale)

...

“Dobbiamo tornare - sia pur brevemente - sulla dolorosa cronistoria di quello che è stato il disgraziato epilogo della nostra partecipazione olimpionica.

Come i nostri lettori già sanno, alle regate che il Comitato Internazionale dell'VIII Olimpiade aveva indetto per il luglio scorso nelle acque di Meulan e di Le Havre. il R.Y.C. Italiano aveva data la sua adesione, e, per mezzo del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.), che si era moralmente impegnato a dare il suo contributo per il trasporto degli yachts nonché per il viaggio e per il soggiorno degli equipaggi in Francia, esso si era iscritto a tutte e tre le gare contemplate dal programma.

Le formali promesse impegnative del C.O.N.I. vennero naturalmente dal R.Y.C. Italiano comunicate ai clubs interessati, i quali - facendo pieno assegnamento su di esse - completarono con fervido slancio la loro preparazione, nulla tralasciando per espletare in modo degno ed adeguato l'incarico che di fronte al Paese (e

all'Estero) si erano assunti.

Per una maggiore esattezza delle cose, e per fissare più incontrovertibilmente le responsabilità, è necessario anzi tener presente che questa preparazione era stata decisa ed intrapresa appunto in vista del contributo che lo yachting, al pari e meglio di tutti gli altri sport nazionali partecipanti alle Olimpiadi, avrebbe avuto il pieno diritto di esigere da parte del C.O.N.I..

Ma all'ultimora, quando ogni cosa era pronta, e yachts ed equipaggi si accingevano ormai a trasferirsi in terra di Francia onde misurarsi per la prima volta coi rappresentanti di tutte le nazioni marittime del pianeta, il famosissimo C.O.N.I. trovò ed addusse un mondo inaspettato di pretesti per non sborsare, al momento utile, i promessi contributi.

Di fronte a questa impreveduta circostanza, il R.Y.C. Italiano, vedendo come il ritardo delle provvidenze "conistiche" avrebbe compromessa senza rimedio la partecipazione dell'Italia alle gare nautiche dell'VIII Olimpiade, tempestò di lettere e telegrammi l'ente nazionale olimpionico allo scopo di richiamare la sua attenzione sull'urgenza assoluta dei provvedimenti.

Ma i signori del C.O.N.I. - pur così premurosi ogni qualvolta si tratti di foot-ball, di ciclismo, di boxe, di lancio del disco o di giuoco al tamburello... - poco si commossero per lo sport della vela, e continuarono a persistere nel loro atteggiamento in guisa che mentre una parte dei promessi provvedimenti non venne mai, una parte di essi giunse soltanto... a gare finite!

Fu così che il solo 6 metri "Mebi" insieme al suo equipaggio composto dal proprietario ing. Carlo Nasi, dal barone Cencio Massòla e dal nostro collaboratore Edoardo Moscatelli, prese la via di Le Havre a tutto rischio e pericolo del suo munifico armatore, che non esitò a compiere un rilevante sacrificio per il prestigio del nostro yachting e per il buon nome del nostro disgraziatissimo paese".



"Sirdhana" 8 metri S.I. (stazza 1906) costruito dal Cantiere Costaguta di Voltri nel 1912, prima della ristrutturazione per adeguarlo alla nuova stazza (1920) che lo ammetteva all'Olimpiade del 1924.

I FRANCOBOLLI DELL' OLIMPIADE DELLA VELA 1960

Argomento già ampiamente trattato, ma questa volta l'angolazione è completamente diversa. Non ci sono più le foto dell'Archivio Carbone e i testi del napoletano Sergio Pepe. Da Genova, un'altra latitudine, Gianni Magnano ci racconta un'Olimpiade insolita e poco nota: quella documentata con i francobolli e le speciali buste commemorative di cui si è perso il ricordo. Dobbiamo essere grati a Gianni per questa testimonianza che, grazie alla sua straordinaria raccolta, aggiunge una nota importante a quella che resta incontrovertibilmente un vanto per il nostro Paese: l'Olimpiade del 1960 di Roma, e Napoli per la vela.



OPERAZIONE “SOLE MIO”

L'USVI nel 1960 lanciò un grandioso piano per organizzare a Napoli le Olimpiadi della vela

GIANNI MAGNANO

“Sole mio” era il nome che il Consiglio Federale della Federazione assegnò a l'organizzazione dei giochi olimpici della vela che si svolsero a Napoli nel 1960.

Le ragioni della scelta di Napoli furono molte, la città partenopea era geograficamente vicino a Roma, dove si organizzavano le gare delle altre discipline, inoltre godeva di condizioni che ne favorivano la costituzione di un nutrito gruppo di circoli nautici che avrebbero dovuto occuparsi dell'evento con l'appoggio della Marina Militare che aveva una importante base navale.

Napoli inoltre aveva una forte tradizione velica e indubbiamente la capacità di svolgere un evento impegnativo che avrebbe reso visibile l'Italia agli occhi del mondo intero.

Le regate olimpiche si svolsero dal 29 Agosto al 7 Settembre del 1960 nella cornice del golfo di Napoli.

I circoli Nautici direttamente coinvolti nell'operazione furono:

- C.R.V. ITALIA
- Y.C.C. SAVOIA
- C.C. NAPOLI
- CLUB NAUTICO NAPOLI
- C.N. POSILLIPO
- SEZIONE.VELICA M.M. NAPOLI

Il piano organizzativo prevedeva anche l'intervento di alcune unità militari per predisporre i tre campi di Regata necessari.

Il comitato Organizzatore era guidato dal Dr Beppe Croce, Presidente dall' USVI che aveva come Segretario Generale organizzativo il Dr. Bruno Bianchi, già Medaglia D'Oro olimpica con “Italia” a Kiel.

Gli Ufficiali Comandanti responsabili dei mezzi e dell'intera operazione nel quale vennero suddivise le aree dei 3 Comitati di Regata furono:

- C.V. Mario De Pretis - campo di Regata ROSSO riservato alle classi 5.50m s.i. e Dragoni
- C.F. Roberto De Martinis - campo di Regata GIALLO riservato alle classi Star e F.D.
- C.F. Orazio De Fidio - campo di Regata AZZURRO riservato alla classe Finn

I Presidenti dei Comitati di Regata erano:

- Luigi Mino Poggi - Campo Rosso destinato alle classi 5.50 e Dragoni
- Egisto Picchi - Campo Giallo destinato alla classe Star e Flying Dutchman
- Marino Tarabocchia - Campo Azzurro destinato alla classe Finn

Per i Comitati di Regata e l'assistenza si impiegarono i Dragamine della Marina Militare e vennero impiegati alcuni rimorchiatori per l'assistenza e molto personale di servizio.

In particolare vennero impegnate le navi: *Salmone, Storione, Squalo, Quercia, Ciliegio, Castagno, Porpora,*

Pinna, Ricco e la motovedetta della Guardia di Finanza.

La Giuria Internazionale composta da 10 membri era presieduta da Peter Scott e aveva come Vice Presidenti Niels Benson e lo stesso Beppe Croce.

La Giuria aveva a disposizione lo Yacht “SHYRAGA” del Signor Enrico Piaggio e a terra era ospitata nei locali di Marivela Napoli.

Era previsto anche un servizio interpreti guidato dalla contessa Yvonne Paolozzi.

Gli scafi vennero stazzati da un gruppo di tecnici federali presieduto dal Ing. Artù Chiggato e composto da due membri stranieri nominati dalla Federazione Internazionale.

Tutte le operazioni nautiche e il ricovero imbarcazioni erano ospitate nei porticcioli di S. Lucia, del Molosiglio e nella rada di Mergellina

Vi furono anche una serie di yacht privati non solo provenienti dell'area napoletana messi a disposizione da armatori privati, disponibili per il trasporto delle personalità invitate.

Da Genova arrivarono:

- Lo yacht *Pazienza* dal Sig. Giacomo Bruzzo
- Lo yacht *Ea* dei Sigg. Guido Giovanelli e Filippo Cameli

Lo yacht *Djin III* dei Sig. Sebastiano Manulli di Napoli

lo yacht *Santa Lucia* di Sig. Ernesto Piletti di Milano

Lo yacht *Prima Stella* del Sig. Pietro Sala di Roma

Vennero anche impiegati una serie di motoscafi ed altri mezzi locali per la RAI, stampa e i Fotografi che commentarono le regate.

Vi erano anche molti spazi a terra destinati agli spettatori che avevano a disposizione anche di alcune motonavi per vedere le regate, esternamente al perimetro delle ventiquattro boe di percorso previste.

Si tenga presente che all'epoca, l'impiego dei gommoni e altri mezzi autogonfiabili non era ancora diffuso e quindi tutte le operazioni erano svolte con mezzi navali convenzionali in legno!

Comunque l'intera operazione fu svolta alla perfezione, grazie alla capacità organizzativa dei dirigenti e alla dedizione dei molti volontari che si impegnarono nella sua riuscita.

Le nazioni impegnate furono 46 le barche 138 con 361 concorrenti impegnati in Regata.

Le gare veliche furono seguite e commentate dai più autorevoli testate giornalistiche del settore in tutto il mondo.

La cerimonia di premiazione dei vincitori si tenne la sera del 7 Settembre presso i giardini del Molosiglio alla presenza del presidente della repubblica Giovanni Gronchi.

Dinnanzi al podio dei premiati, stazionava alla fonda la Nave Scuola “Amerigo Vespucci” che faceva da contorno alla festa di chiusura dei giochi.

Per l'occasione vennero create dalle Poste Italiane varie immagini dell'evento di cui segue un esempio nelle buste affrancate commemorative con l'effigie degli equipaggi vincitori in ogni classe emesse il 7 Settembre.





Classe 5.50 s.i. - L'equipaggio degli Stati Uniti composto da James Hunt, George O'Day e David Smith



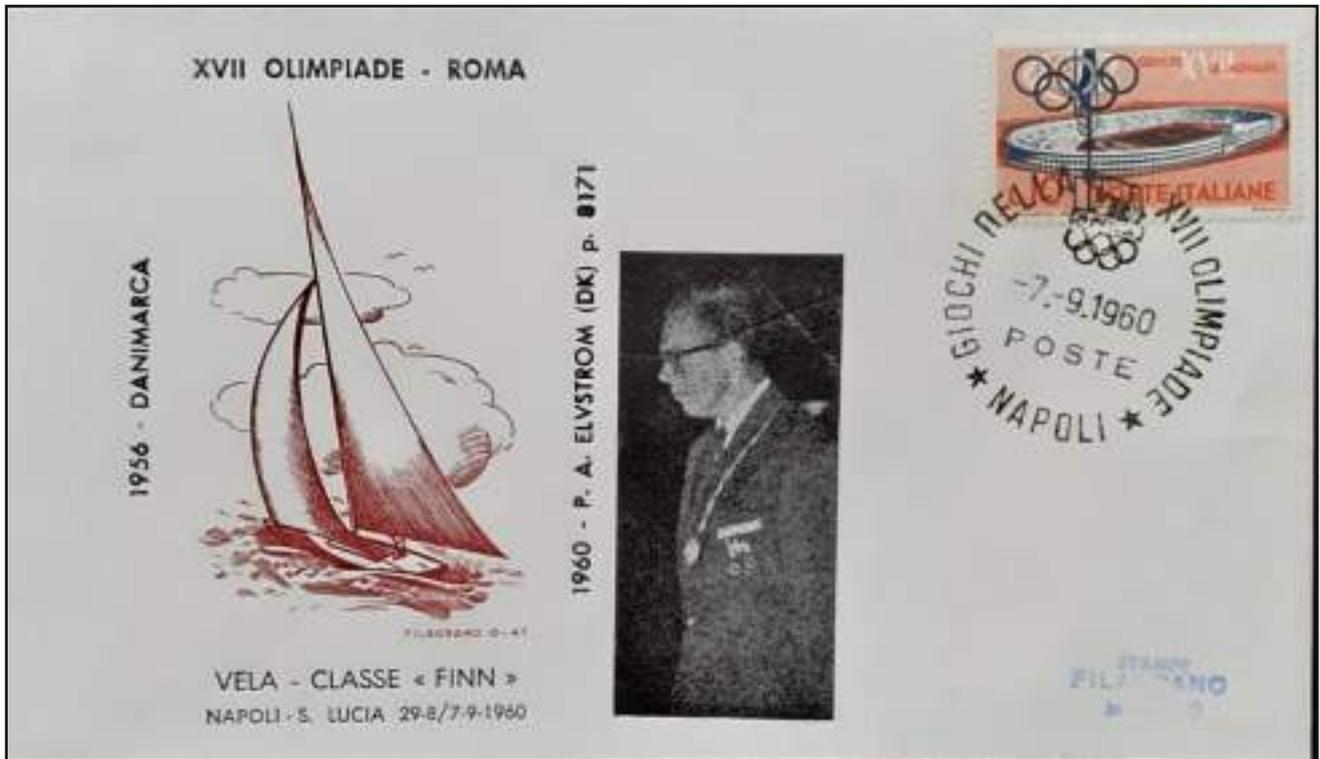
Classe Star - L'equipaggio dell'Unione Sovietica composto da Timir Pinegin e Fyodor Shutkov



Classe Dragoni - L'equipaggio della Grecia composto dal Principe Costantino di Grecia e Odyssevs Eskitzoglou



Classe Flying Dutchman - L'equipaggio della Norvegia composto da Peter Lunde jr. e Bjorn Bergvall



Classe Finn - Il forte timoniere Danese Paul Elvestrom



Busta 1° Giorno di emissione spedita da Siracusa con l'annullo speciale dei Giochi Olimpici



Busta Commemorativa dei giochi velici emessa dall'Ufficio Assistenza Filatelisti di Roma



Nota:

I dati di questo articolo sono dedotti dalla relazione finale stampata a cura dell'USVI in occasione dei Giochi Olimpici di Roma

La brillante penna del nostro amico avvocato torna a fare sentire la sua voce. Ed è sempre un piacere leggere i suoi scritti anche quando, con stile ed eleganza, le sue considerazioni bordeggiano tra sacro e profano. Il mare scorre nelle sue vene ed anima le sue passioni. Cultura, storia e sentimenti della sua amata Castellammare di Stabia si armonizzano musicalmente sullo sfondo del mare che domina tutto fino a diventare sacrale.

Mare e fede

EMILIO SOMMA

Or non è molto che al mio ritorno in Campania proveniente dalla Toscana mi imbattei in una emittente locale che trasmetteva musica napoletana. Rimasi colpito da una canzone della quale tra poco vi darò i riferimenti. Essa descriveva l'amore di una donna per il suo uomo ed un giuramento di fedeltà dalla stessa formulato sulla riva del mare.

Le parole della canzone riferivano di un segno di croce, quasi a consacrare la serietà della parola data e la religiosità del giuramento che non doveva essere tradito.

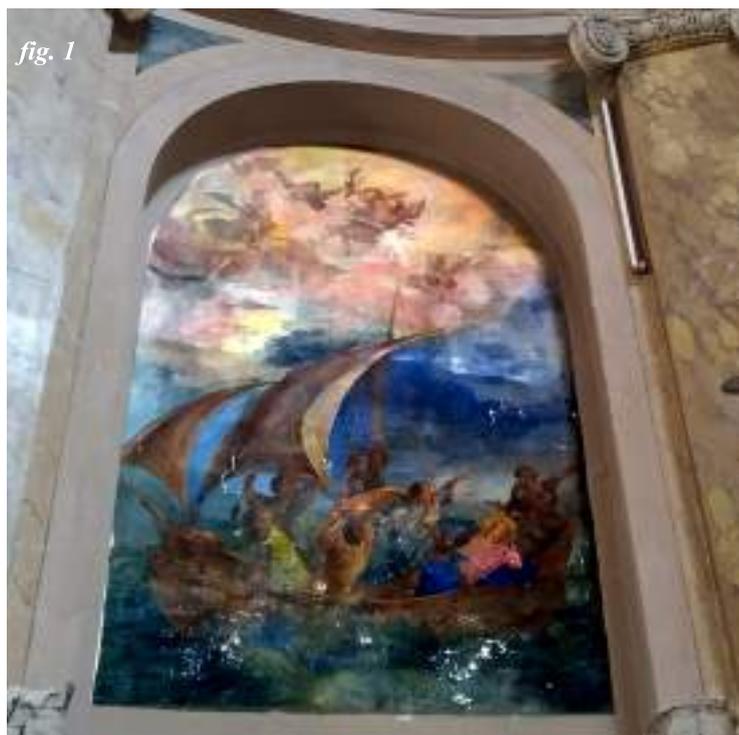
E così, vagando con la mente, ho pensato di scrivere qualcosa sui rapporti tra mondo del mare, genericamente inteso e fede cristiana, cosa che determinerà panico tra i miei pochissimi estimatori ai quali chiedo, preventivamente, perdono per la fatica che infliggerò.

Già nel vecchio testamento il riferimento all'arca di Noè, che consente al genere umano la salvezza a mezzo di una barca, è evidente. E poi venne Colui che calmava la furia del mare e che riempiva di pesci la barca degli increduli apostoli. Dalla chiesa di Portosalvo di Castellammare di Stabia ho tratto le foto di questi affreschi purtroppo abbandonati ([foto 1 e 2](#)).

Non sarà sfuggito all'attenzione del lettore un'altra singolare circostanza: cioè quella secondo cui, all'eccezione del solo Matteo, che era esattore delle tasse, tutti gli altri apostoli fossero pescatori, ancorché di lago.

Gli stessi, abbandonando il loro mestiere, diventarono pescatori di anime.

Ed ancora. I primi cristiani, perseguitati dalla Roma pagana, usavano riconoscersi tracciando il disegno di un pesce o riportando la parola *ichthys* che è, per l'appunto, la traslitterazione della parola pesce. Quindi uno stretto legame tra la fede e l'elemento naturale acqua.



E poi ancora va ricordato come i luoghi nei quali i cristiani si riunivano, dopo il periodo delle catacombe, fossero le chiese. Dapprima primitive, poi sempre più alte, ricche e grandi, al punto tale che l'intera superficie delle stesse venne suddivisa in navate; tale nome è stato dai costruttori del tempo attribuito in ragione della struttura del soffitto che nelle chiese romaniche e gotiche aveva la forma di una carena capovolta.

E come non ricordare che la scoperta del nuovo mondo avvenuta nel 1492 fu resa possibile da tre caravelle che avevano disegnate sulle vele una croce rossa in segno di rispetto verso la cristianità; e che lo stesso Colombo scelse come nome della sua imbarcazione quello della Madre di Dio!

Ma v'è di più.

Il 7 ottobre 1571 si svolse nelle acque

dell'Egeo una battaglia i cui effetti si riverberano ancora oggi su tutti noi. Innanzi ai tentativi di invasione ed alle pretese egemoniche sull'Europa cristiana da parte del mondo turco ottomano, di cultura e religione maomettana, il Pontefice del tempo, Pio V, convinse i regni e le dinastie cattoliche del continente a riunirsi nella lega santa al fine di contrastare le mire espansionistiche degli arabi.

La flotta cristiana, costituita da oltre duecento galee e sei galeazze, si affrontò a Lepanto con la flotta turca, sotto il comando di don Giovanni d'Austria che aveva, al suo fianco, il veneziano Marcantonio Venier.

Lo stendardo della flotta era rappresentato da un Crocifisso posto tra Pietro e Paolo ed aveva come motto "In hoc signo vinces". Quella bandiera fu poi donata alla città di Gaeta che ancora oggi la custodisce nella chiesa di Santa Maria Vergine.

Prima della battaglia tutti i combattenti, rematori inclusi, recitarono il Rosario alla Madonna.

Lo scontro, epocale per il numero di navi impiegate da entrambi gli schieramenti, per il numero di marinai partecipanti, per numero di morti e per le conseguenze che da quella battaglia scaturirono, fu tremendo.

Lascia, però, esterrefatti la circostanza, storicamente certa, secondo la quale nella stessa ora in cui i cristiani vincevano, il Papa dell'epoca, comunicando ai presenti la vittoria delle forze cristiane, ordinò che tutte le chiese di Roma suonassero a festa. Circostanza molto singolare visto che, all'epoca, non esistevano i telefonini!

La battaglia cominciò alle sette del mattino e durò cinque ore circa. Dal 7 ottobre 1571, non a caso, alle ore



fig. 2

dodici le campane della cristianità suonano proprio per ricordare quella battaglia; e non è un caso che in quel giorno viene celebrata la festa della Vergine del Rosario.

Il legame tra la fede ed il mare si è, poi, rafforzato nei secoli successivi.

Sarà sufficiente ricordare le numerose chiese dedicate alla Madonna di Portosalvo; nella sola Campania ho contato undici diverse città che hanno tale chiesa.

Offro al lettore una chicca. Nella chiesa di Portosalvo di Castellammare, l'acquasantiera posta all'ingresso reca, come è agevole verificare dalla **foto 3**, due ancore incrociate che sorreggono la coppa

Ma il legame tra il navigante e la fede cristiana lo si rinviene anche da altri riferimenti.

Per esempio dalla tradizione, in verità oggi caduta in disuso, di suonare le sirene delle navi al passaggio davanti a chiese dedicate a Santi particolarmente venerati dai marinai.

Ed ancora sarà sufficiente ricordare il museo Pepoli di Trapani, città disegnata dal mare e dal vento. In questo luogo ho potuto ammirare lavori sul corallo da lasciare senza fiato.



fig. 3

Con questo pregiato materiale sono stati prodotti crocifissi ricavati da un unico blocco di corallo, calici, ostensori e variopinte pianete tutte ricamate finemente con perle di diversa sfumatura.

Sempre vagando con la mente nel mio viaggio di ritorno in Campania, ho pensato poi a tutti gli ex voto lasciati nelle chiese della penisola sorrentina da sopravvissuti a naufragi in tempo di pace e di guerra.

Due chiese segnalano all'attenzione del lettore: la chiesa di S. Maria delle Grazie (meglio conosciuta come S. Maria Vecchia) a Seiano e la Basilica della Madonna del Lauro a Meta, templi nei quali ho potuto ammirare la fede genuina della popolazione locale.

E' commovente leggere, in questi quadri spesso mal dipinti, le lettere VFGA, vale a dire le iniziali della espressione votum fecit, gratiam accepit (ho fatto il voto, ho ricevuto la grazia). (foto 4 e 5)

Forse in queste parole, scritte da marittimi che probabilmente ignoravano il latino, vi era autentica fede, saldezza di principi, senso di lealtà e di gratitudine, valori oggi scomparsi in questo deserto spirituale che ci accompagna.

Ah, dimenticavo!

La canzone di cui parlavo all'inizio di questo articolo e che è stata causa di questo confuso periodo è intitolata 'Na bruna e queste sono le esatte parole che mi hanno fatto riflettere:

“ Chella s'è fatta 'a croce cu ll'acqua 'e mare, cu ll'acqua 'e mare

E po' ha giurato - io nun te lasso maje, nun te lasso maje-

Traduco: quella si è fatta la croce con l'acqua di mare, con l'acqua di mare

E poi ha giurato “non ti lascio mai, non ti lascio mai”

L'immagine di questa donna che si segna con l'acqua del mare, quasi fosse acqua benedetta, è il tributo più profondo che un poeta possa fare a questo elemento naturale che noi tutti amiamo.



fig. 4



fig. 5

CANOTTAGGIO ATLANTICO

Nell'estate del 1896 due pescatori di vongole attraversarono l'Atlantico su una piccola barca a remi, compiendo un'impresa fuori del comune dimostrando coraggio, tenacia e forza fisica e dando inizio a una specialità sportiva, il canottaggio oceanico, uno degli sport più estremi, tanto da essere indicato come "il nuovo Everest", cresciuto di popolarità negli ultimi anni.

Il *Fox* e la prima traversata atlantica a remi

1896



Il 2 agosto 1896 una piccola imbarcazione a remi con due uomini a bordo entra nel porto di Le Havre in Francia.

Sembra una delle tante barche della costa che in una bella giornata estiva ritorna dalla pesca. I due uomini dopo aver dato volta a una bitta sul molo scendono a terra. Non sappiamo cosa fecero appena sbarcati, ma sappiamo dai giornali dell'epoca che i due avevano attraversato l'Atlantico.

L'impresa era stata pensata dall'irlandese Richard K. Fox, proprietario della rivista americana *The National Police Gazette*, una rivista molto chiacchierata di sport e di

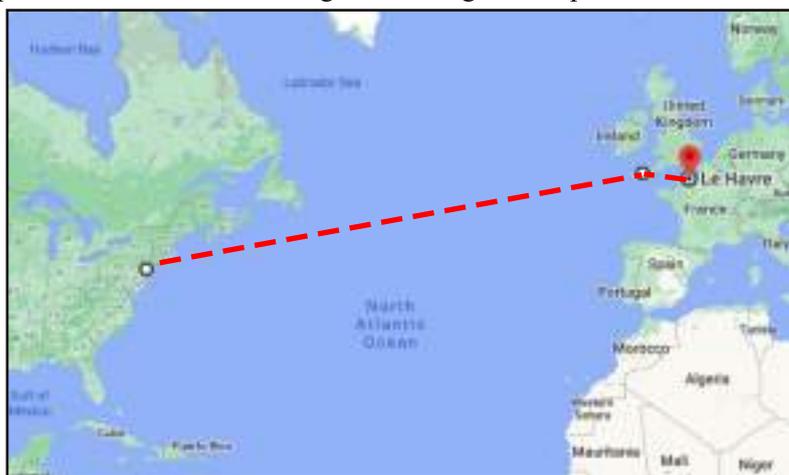
gossip con particolare attenzione alle bellezze femminili dell'epoca. I due marinai erano pescatori norvegesi, naturalizzati americani, Frank Samuelson di 26 anni e George Harbo di 32 e il *Fox* una barca in fasciame clinker di 18 piedi di lunghezza per 5 di larghezza ed appena 51 cm di bordo libero, costruita, sotto la supervisione di Harbo, per 289 dollari (circa 9000 dollari al 2020) in un cantiere del New Jersey, dove i due vivevano.

Fonti accreditate riportano che l'editore sostenne una parte dei costi dell'impresa, oltre a farne pubblicità sulle pagine della rivista. Non a caso la barca portava il suo nome.

La dotazione di bordo consisteva di 5 paia di remi, ben 240 scalmi, bussola, sestante e almanacco, un'ancora galleggiante, un salvagente, 24 fuochi, acqua in diversi contenitori per circa 300 lt, 2 lattine di cherosene da 22 lt ciascuna, un fornellino, una padella, posate, olio, coperte, gallette, carne in scatola, uova.

Samuelson e Harbo, sotto lo sguardo di una folla di accorsi, salparono il 6 giugno da The Battery Park sul fiume Hudson nel quartiere di Brooklyn a New York e, dopo aver seguito la scia dello yacht a vapore di un socio del *Police Gazette*, presero il largo sparendo all'orizzonte. Giungeranno 55 giorni dopo all'isola di Scilly, a sud ovest della Cornovaglia in Inghilterra, e da lì altri due giorni per giungere a Le Havre, la meta finale.

Durante il viaggio affrontarono vento, pioggia, l'affaticamento muscolare provocato da una voga incessante, il pericolo degli squali e i morsi della sete e della fame quando il 10 luglio un'onda fece capovolgere la barca, che i due marinai riuscirono a raddrizzare per la presenza di un corrimano voluto da Harbo sull'opera viva, perdendo buona parte dei





L'articolo del New York Herald del 1897 sull'impresa.

corto di combustibile. Il capitano ordinò che venisse dato tutto quanto era combustibile per alimentare la caldaia. I due, rifiutandosi di consegnare la loro barca, chiesero di essere calati fuoribordo. Così remarono per 200 miglia giungendo a Sandy Hooke, nel New Jersey dove informarono le autorità della necessità di assistenza alla nave.

Non si sa qual'è stata la fine dell'originale, ma nel 1974 il Smithsonian Institution, un istituto di istruzione e ricerca con annesso grande museo, incaricò il 91enne Harold Seaman, figlio dell'originario costruttore, di realizzare una replica del *Fox*, varata l'anno successivo, oggi in mostra presso uno yacht club del New Jersey.



La replica del "Fox" - 1975.

Un nuovo tentativo di attraversamento dell'Atlantico avvenne nel 1966, settant'anni dopo, quando due britannici, Chay Blyth e John Ridgway, salparono da Terranova per arrivare in Irlanda 92 giorni più tardi, dopo aver superato onde di 15 metri, uragani e squali durante il lungo percorso.

Successivamente altri equipaggi si sono cimentati in tale sorta di sport estremo, ma solo nel 2010, dopo 114



"Artemis Investment" salpa da New York il 19 luglio 2010.

anni, 4 vogatori su *Artemis Investments* hanno battuto il record dei due norvegesi attraversando l'Oceano Atlantico, da New York all'isola di Scilly in 43 giorni, 21 ore e 26 minuti. Ma il record per due persone che vogano attraverso l'Atlantico appartiene ancora ad Harbo e Samuelson.

*a cura di m. elvetico
narraremare.it*

MAGICA VELA



Il 6 metri S.I. "EA" progetto Francesco Giovannelli, costruzione Baglietto (1921)