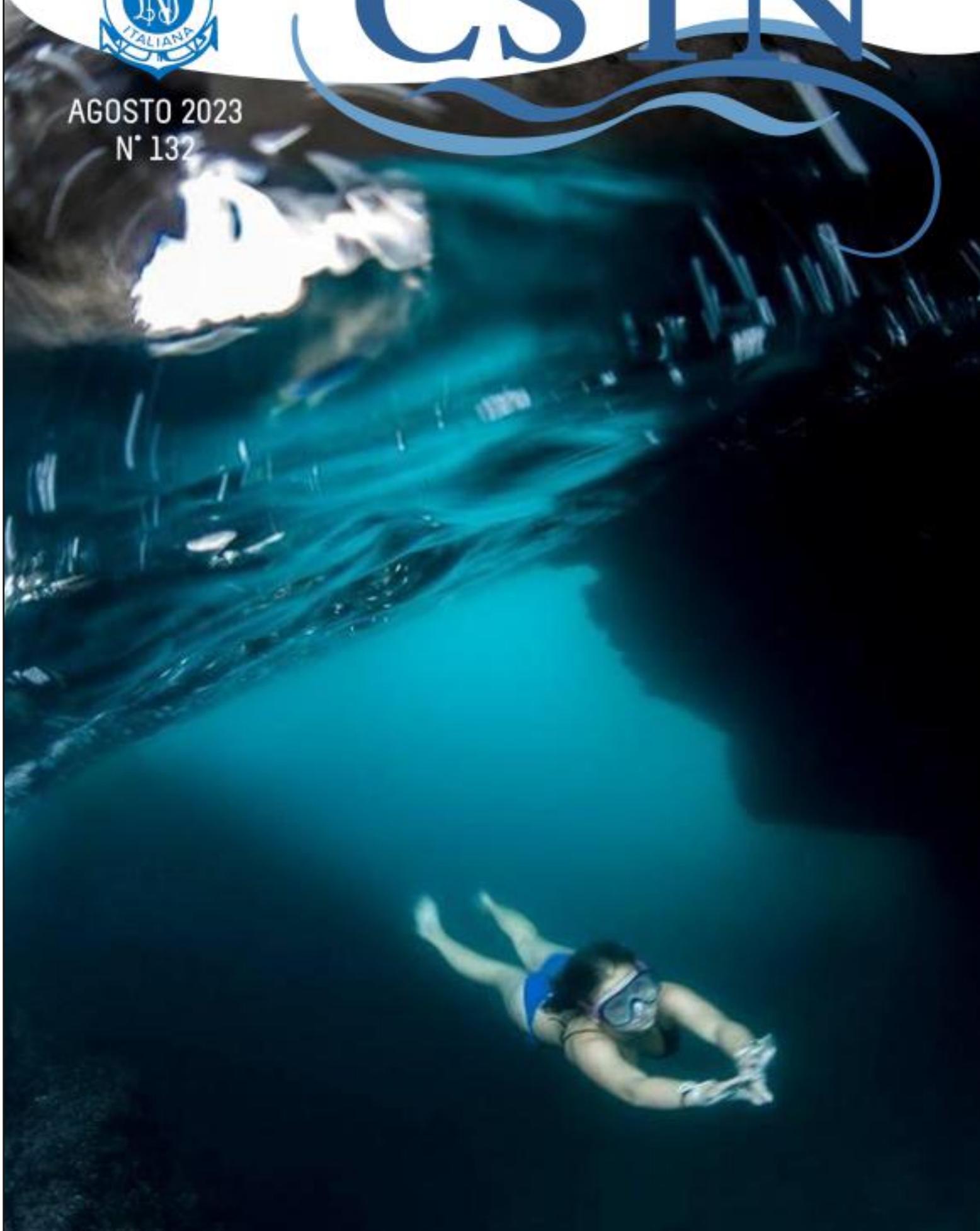




Notiziario CSTIN

AGOSTO 2023
N° 132



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XII - N° 132

NOTIZIARIO ON-LINE

agosto 2023

SOMMARIO

- | | | | |
|--------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Il Batiscafo "Trieste" | pag. 23 |
| • Il porto di Trapani | pag. 2 | • L'esploratore dimenticato | pag. 27 |
| • Sfide di Coppa America | pag. 6 | • La XX di Vele d'Epoca a Napoli | pag. 36 |
| • L'Esorcismo | pag. 13 | • Libri in vetrina | pag. 39 |
| • Navi Museo nel Mondo | pag. 19 | | |

EDITORIALE

Abbiamo avuto al "Centro Studi" la straordinaria visita di Davide Besana, illustratore e velista, milanese di nascita e abitante di Lerici per vocazione. È stata una visita onorifica, piena e profonda di significato come tutto quello che fa Davide. A bordo di MILDA, la sua splendida baca a vela, sta completando il giro d'Italia toccando le basi nautiche della Lega Navale Italiana per realizzare il suo progetto educativo SAIL THE CHILDREN "per insegnare quel che da sempre meglio conosce, ossia dipingere e navigare a circa 300 ragazze e ragazzi" Soci LNI. Già questo può bastare per capire chi è Davide Besana e sentire il dovere di sostenerlo nella sua impresa. Torneremo a parlare di lui e del suo ultimo libro che ci ha regalato durante la sua visita.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "Dalle profondità del mare blu senza respiro, alla respirazione a pieni polmoni sotto il cielo azzurro: ecco le straordinarie sensazioni del sub"

Hanno collaborato: *Franco Aramini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Francesco Toti Gandolfi, Giuseppe Lauriello, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, 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



COME @Tradizioninautiche

RITAGLI DI STORIA

Lo stupefacente viaggio che Antonio Formicola ha fatto fare ai lettori del Notiziario attraverso i porti e gli approdi del Regno delle Due Sicilie termina con questo numero. È stato un lavoro frutto di anni di studi e ricerche di archivio, accompagnato con dettagliati dati storici e preziose immagini rare ed esclusive. Una lunga navigazione durata più di due anni, circumnavigando più della metà dello stivale italo, attraversando quattro mari (Tirreno, Mediterraneo, Ionio ed Adriatico), cinque Regioni (Lazio, Campania, Calabria, Sicilia e Puglia) e toccando venticinque tra porti ed approdi. Una vera opera che meriterebbe di essere pubblicata in un volume ad essa dedicato.

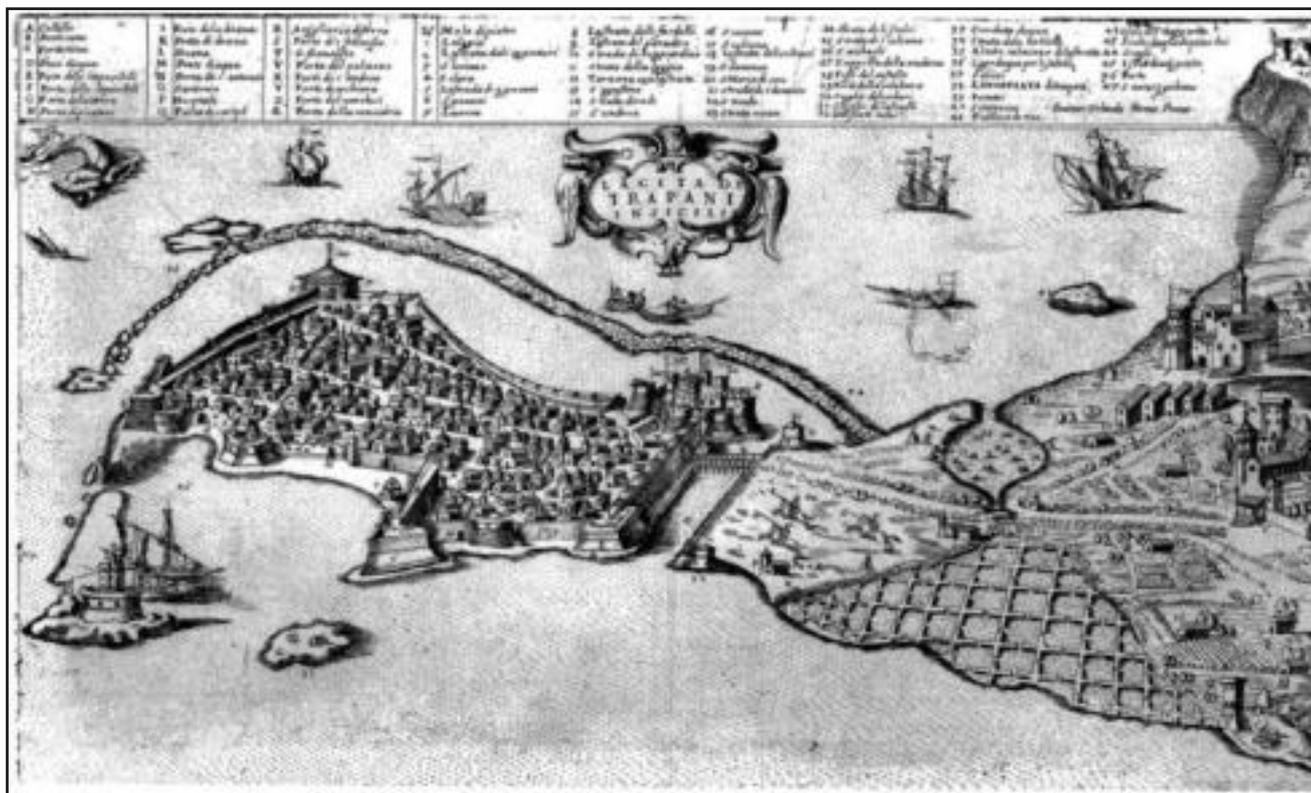


Porti e approdi del Regno delle Due Sicilie

IL PORTO DI TRAPANI

ANTONIO FORMICOLA

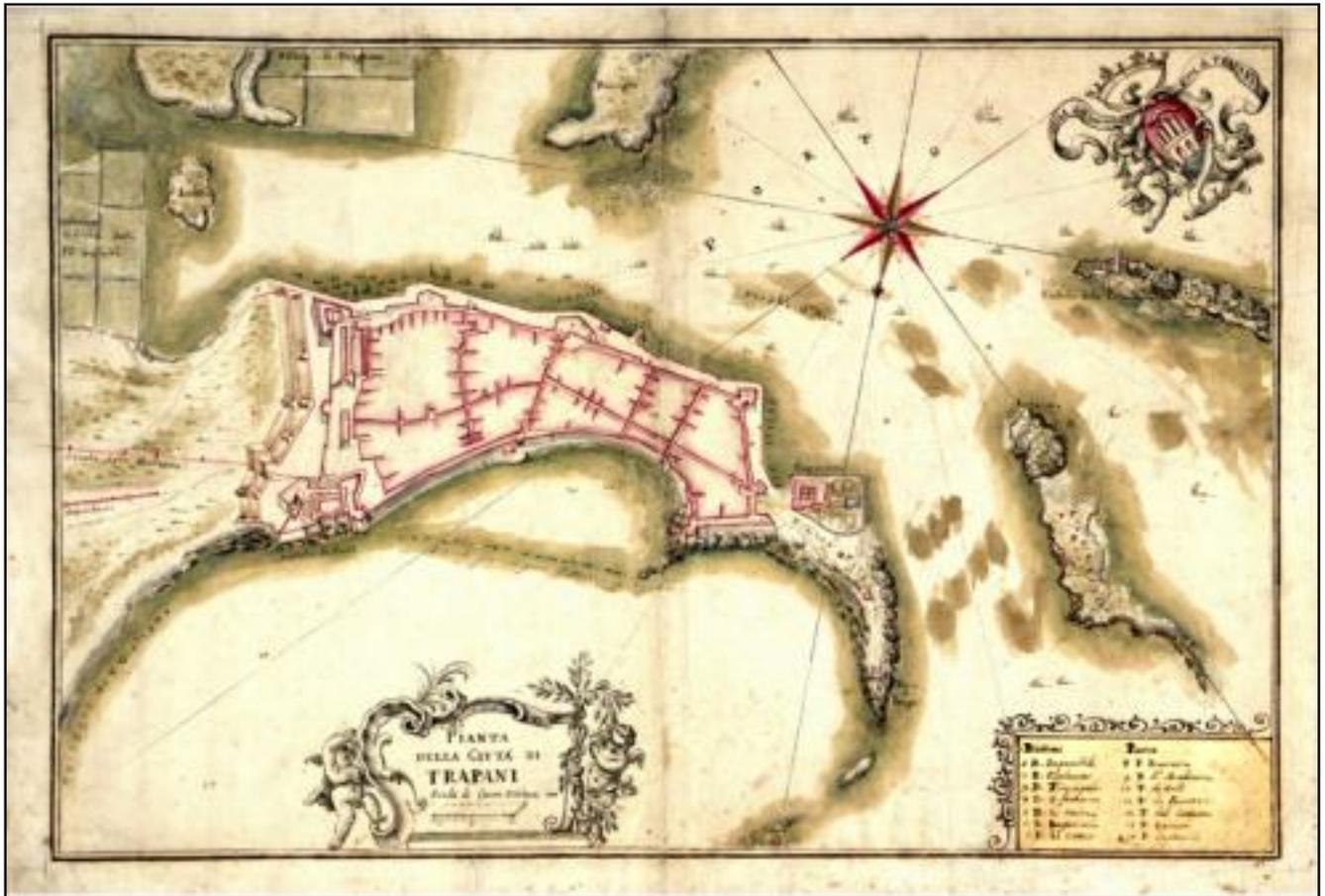
Il porto di Trapani, è ubicato all'estremo occidentale della Sicilia, ed è uno degli approdi più antichi dell'isola essendo stato utilizzato da Fenici, Cartaginesi, Greci, Romani e, successivamente, anche dagli Arabi. Posto a ridosso di una penisola dalla morfologia falceiforme, il porto si sviluppava da levante a ponente, con una rientranza, nella costa, profonda circa 800 metri e larga 490 metri e con uno specchio aqueo ampio circa 10 ettari (Centomila mq). La bocca aveva un'ampiezza di circa 400 metri ed era soggetta al vento di scirocco. In origine la superficie del porto si estendeva per un chilometro entro terra, oltre la detta insenatura, poi man mano si andò restringendo per la formazione delle saline nella parte più interna; pertanto il bacino, in passato, si presentava più ampio di quello attuale di circa 30 ettari. (1) La spaziosa rada, antistante il porto, offriva un discreto ancoraggio avendo una profondità variabile tra i 7 ed i 25 mt con fondo di sabbia e fango.



1 - La città di Trapani in una incisione dei primi anni del XVII sec. G. Orlandi, incisione, Roma, Gabinetto Naz. delle Stampe.

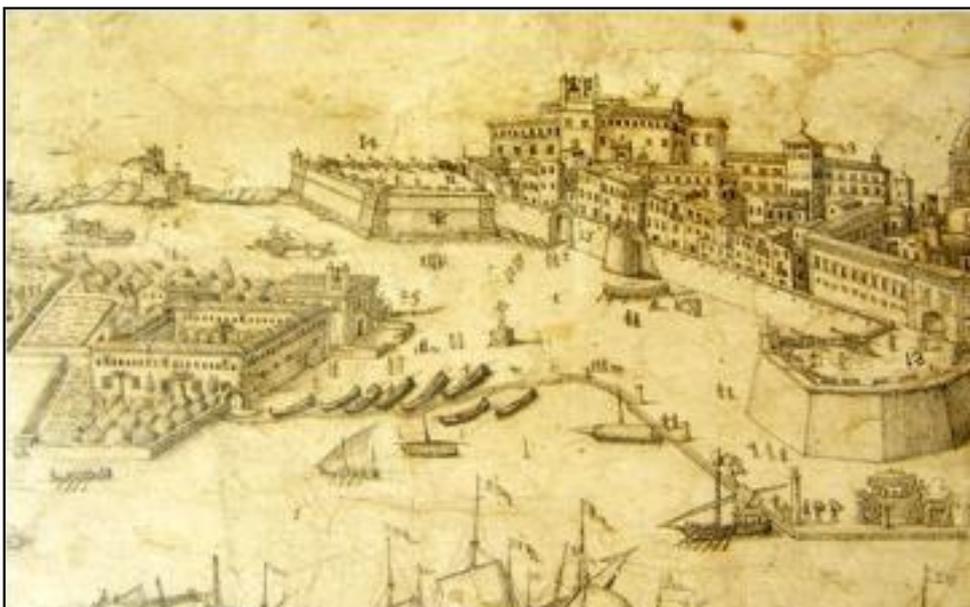
La città di Trapani aveva assunto una notevole importanza già nel XV secolo poichè le numerose attività commerciali, esercitate nel porto, la facevano competere con Palermo e Messina. Come sappiamo gli spagnoli rivolsero la loro attenzione maggiormente agli apparati difensivi delle città, realizzando delle fortificazioni, più che allo sviluppo delle opere portuali. (2) Bisognerà attendere la prima metà degli anni settanta del XVII

secolo per veder realizzato un tratto di molo posto all'inboccatura del porto (molo del Ronciglio) per proteggere lo specchio d'acqua interno dai marosi provocati dallo scirocco.



2 - Pianta della città di Trapani (1600 ca). Ben delineata è la penisola falciforme, su cui poggia la città e a ridosso, di quest'ultima, si osserva la rientranza avente funzioni di ambito portuale.

Il porto di Trapani era apprezzato per la sua sicurezza, nonostante l'approdo fosse poco agevole specialmente la notte o con scarsa visibilità per le numerose isole e banchi di scogli che lo circondavano. Fu proprio questo il primo problema che si cercò di risolvere dopo l'arrivo di Carlo di Borbone. Difatti nel mese di giugno del 1751, su progetto e direzione lavori del Brigadiere di Marina architetto Giovanni Filingeri, si iniziarono i lavori per realizzare una "Lanterna da fabbricarsi sopra la Torre della Colombara". (3) Questo fu il primo segnalamento marittimo installato nella rada.



3 - Veduta dell'interno del porto di Trapani in un disegno dei primi anni del XVIII sec. Anonimo, inchiostro su carta, Museo Regionale di Trapani Agostino Pepoli.

Durante il periodo 1753-56 altri lavori furono effettuati all'interno del porto, sotto la direzione dell'ingegnere indigeno Luciano Gambina, eseguendo il banchinamento dell'approdo per circa un chilometro (banchina nord), inoltre, si provvide alla realizzazione del cosiddetto "molo della Sanità". Per poter eseguire questi lavori si fece affidamento, per la maggior parte, sui forzati ma più della metà, nel novembre del 1753, fu trasferita presso lo scalo di Messina per procedere al dragaggio di quel porto. Questa privazione mise in difficoltà il prosieguo dei lavori pertanto, il 4 gennaio del 1754, il Gambina si vide costretto a scrivere al Marchese Fogliani chiedendo il rimpiazzo, urgente, di almeno 24 forzati. (4) A conclusione di questi lavori si ebbe il diretto collegamento tra la terra ferma e l'isoletta dove era stato ubicato il Lazzaretto.

Successivamente, a partire dal 1784, furono sistemate diverse scogliere, a nord della città, poste a protezione delle mura e delle fortificazioni.

Con l'entrata in vigore delle Ordinanze Generali (1818) il porto di Trapani fu classificato porto di "Seconda classe", insieme ad Augusta e Siracusa poi, con il Real Decreto del 31 luglio 1822, fu nominato il capitano del porto nella persona dell'Alfiere di Vascello Gaspare Fardella che ebbe come aiutante certo Giuseppe Mosca. Inoltre vi fu stabilito anche un ufficio della dogana.

In una relazione sui porti siciliani, degli anni trenta dell'Ottocento, è riportata una descrizione delle condizioni dell'approdo trapanese: *"Il porto di Trapani, centro commerciale importante, grazie, all'esportazione del sale, è un porto naturale completato mediante alcune opere artificiali di poca entità. Si sviluppa da levante a ponente a forma di canale. La bocca è difesa dai venti di libeccio mediante un breve molo detto del Ronciglio, ed è poi coperta dalla traversia di ponente a maestro mediante la scogliera di sbarramento dello stretto fra l'isoletta del Lazzaretto e la terraferma. E' ancora risentito il bisogno di una seconda scogliera di chiusura della bocca fra l'isola del Lazzaretto e l'isola Colombara, onde proteggere il porto dal Ponente, sebbene contro questo vento vi sia già un baluardo naturale nell'isola di Levanzo"*.

Alla metà dell'Ottocento, il porto di Trapani per la movimentazione delle merci era considerato il quarto dell'isola, ma come tutti gli altri porti di quella costa, era anch'esso soggetto al cosiddetto "interrimento" dei fondali causato in parte anche dagli "scoli della città".

In una relazione coeva, fatta dal capitano del porto su questo problema, si dice: *"...i bastimenti superiori a 600 tonnellate non possono più entrare nel porto e bisogna che le operazioni si facciano alla rada, con perdita di tempo e spese, e rischi maggiori (...) la parte utile per l'ormeggio delle navi è quella verso tramontana lungo la banchina della città (...) nei mesi d'inverno i naviganti evitano il porto di Trapani per le disgrazie che vi succedono ..."*. Nella maggior parte dei casi gli incidenti furono causati dalla mancanza di un adeguato sistema di segnalamenti marittimi atto a far rilevare, al navigante, secche e scogli anche con scarsa visibilità.



4 - Veduta della città e del porto di Trapani. F. Zerilli, acquerello su carta (1820 ca), collezione priv.

Nel programma dei nuovi fari da sistemare sulle coste siciliane, del 16 luglio 1857, per il porto di Trapani fu previsto, sull'estremità della scogliera della Colombaia, solo un fanale di 5° ordine a fuoco fisso verde.



5 - Topografia della città e del porto di Trapani 1865 ca..

Alcuni decenni dopo l'Unità d'Italia la situazione del porto di Trapani non era ancora ottimale difatti in una relazione tecnica veniva riportato: "Porto di Trapani ... la banchina della città ha uno sviluppo di 1050 metri: di questo sviluppo peraltro soli 700 metri hanno fondali variabili da m. 7,50 a m. 5,00, mentre per il rimanente si ha un basso fondo roccioso ad ovest ed un bassofondo fangoso ad est. Così pure la bocca del porto offre un passaggio libero largo soli m. 100 circa tra il bassofondo roccioso e la punta del molo del Ronciglio dove la profondità è di m. 7,50. Tranne la calata della città, che del resto non ha fondali sufficienti che su piccola estensione, tutto il rimanente del porto è sprovvisto di calate. Attualmente si progetta di costruirne una lungo le grandi saline del Ronciglio, al sud del porto, allo scopo principalmente di facilitare l'imbarco del sale proveniente dalle saline stesse, ma attesa la natura fangosa del fondo, si prevede che la costruzione di siffatta banchina presenterà non poche difficoltà". (5)

NOTE

- 1) Cfr.: F. Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento: rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Modica 1982.
- 2) La città di Trapani era classificata Piazzaforte di seconda classe, cinta di mura bastionate e difesa da altre opere esterne.
- 3) A.S.NA., Sez. Militare, Seg. di Marina, vol. 293, fol. 42.
- 4) A.S.NA., Sez. Militare, Seg. di Marina, vol. 99.
- 5) Cfr.: *Il Politecnico, Giornale dell'Ingegnere Architetto civile ed Industriale*, Anno XXXVIII, Milano 1890, pag. 382.



6 - L'isolotto della Colombaia. Ben visibile la torre su cui fu installato il primo faro nel 1751. Foto 1880 ca., coll. A. Formicola.

STORIA DELLA VELA

Davvero monumentale la storia che l'inesauribile amico Gianni Magnano sta ricostruendo per i lettori del Notiziario. Con la competenza, la meticolosità e l'attendibilità, non disgiunte della documentazione in suo possesso, la sua opera non ha precedenti nel mondo dello yachting italiano. Dal febbraio 2020 a luglio 2023, in 41 mesi abbiamo pubblicato 38 articoli a firma sua, di cui 19 insieme con l'indimenticabile Franco Belloni, il maestro di noi tutti. Certamente la storia continua, altri articoli arriveranno e saranno pubblicati. Fino a quando? Fino a quando la storia diventerà cronaca e allora gli storici non hanno più nulla da dire.



ANNI CINQUANTA, RICOMINCIANO LE SFIDE DI COPPA AMERICA

GIANNI MAGNANO

Dopo la triste parentesi bellica, nel mondo velico, ricominciano le sfide per la Coppa America.

Eravamo rimasti agli anni Trenta con le epiche sfide dei J Class, barche bellissime, quanto costose e difficilmente gestibili. Si imponeva un cambio di passo che potesse garantire scafi tecnologicamente più moderni e validi ma dai costi più contenuti. Dopo il 1945 fu necessario riorganizzare il mondo della vela, riordinare le idee, la strada giusta la indicò ancora una volta Mike Vandebilt, il magnate interprete delle sfide di Coppa d'anteguerra, che nel 1938 si fece costruire "Vim" un Dodici metri su progetto dai fratelli Olin e Rod Stephens che si erano messi in luce con gli ultimi J Class prima della guerra. Si pensò quindi alle classi metriche della nuova Stazza Internazionale, che da anni si stavano sempre più diffondendo nel mondo velico.

La scelta degli armatori era ormai orientata sulle classi intermedie: i 6 e gli 8 metri, che potevano vantare già partecipazioni Olimpiche ed erano più adatte alle regate delle vecchie classi a tonnellaggio.

Gli americani, detentori della Coppa America, si orientarono sui Dodici metri Stazza Internazionale, più moderni dei J Class; i "Dodici" erano più agili e manovrieri, con equipaggi più contenuti e versatili, più adatti a cambi di vele nei nuovi armi Marconi, e nei nuovi percorsi della Coppa America. Per la storia va detto che, il primo Dodici metri della storia venne varato in Scozia sul fiume Clyde dal cantiere Robertson & Son nel 1907.



La "Coppa delle 100 Ghinee" poi ribattezzata "Coppa America".



Foto 1.



Foto 2.

Foto 1 - Gruppo dei Robertson, nel cantiere di famiglia sul Clyde uscì il primo Dodici metri della storia inglese.

Foto 2 - Il secondo Dodici metri S.I. "Cintra" costruito in Scozia nel 1909 dai cantieri Fife è ancora navigante in Mediterraneo.

La nuova classe dei Dodici Metri si sviluppò subito soprattutto in Inghilterra e in Scandinavia, fu scelta dalla Federazione Internazionale come Classe Olimpica nel 1908, 1912 e nel 1920.

Dal 1919 la formula di stazza venne modificata, fu introdotta la nuova alberatura Marconi e abbandonato il vecchio armo aurico.

Si giunse quindi agli anni Trenta che furono il preludio, con la diffusione dei "dodici", anche in territorio Americano e la conseguente scelta per la Classe che avrebbe disputato la rinata Coppa America del dopoguerra.

Le dimensioni più contenute dei "dodici", sulle prime suscitavano qualche malumore agli appassionati, abituati alle imponenti misure dei J Class, ma furono subito placate dai fatti.



Foto 3 - Incrocio tra un J Class e un 12 metri, la grande differenza dimensionale tra le due classi è evidente.

L'era dei "Twelve"

Infatti il 17 Dicembre del 1956 il Comitato del New York Y.C., che gestiva il Deed of the Gift, decise di adottare questa classe per le future sfide e dopo non poche discussioni, il Club accettò la prima sfida non inglese tra dodici metri, le regate furono organizzate al largo di Newport nel settembre 1958.

Cominciava l'era dei "Dodici metri" che animò 10 sfide dal 1958 sino al 1987 e gli americani in quel periodo, passarono da "difensori" a "sfidanti" dopo 132 anni di incontrastato dominio nel trofeo sportivo più vecchio al mondo.

Le prime sfide fino agli anni Sessanta

- Nel 1958 - "*Columbia*" contro la sfidante inglese "*Septre*"
- Nel 1962 - "*Weatherly*" contro l'australiana "*Gretel*" (L'australia fu il primo sfidante non inglese della storia di Coppa America)
- Nel 1964 - "*Constellation*" sfidò ancora l'inglese "*Sovereign*"
- Nel 1967 - "*Intrepid*" contro l'australiana "*Dame Pattie*"



Foto 4 - "Weatherly" Davanti a Newport, protagonista nel 1962 della prima sfida con l'australiana "Gretel".



Foto 5 - "Kurrewa V"(K3) costruita per la sfida del 1964 a cui venne preferita "Sovereign" (K12) qui ingaggiati a Portofino nel 2011.



Foto 6 - "Intrepid" con Bus Mosbacher al timone durante la Coppa America del 1967.



Foto 7 - "Intrepid" di Bolina davanti a l'australiana "Dame Pattie" nella sfida del 1968.

Il 1970 segnò la svolta: ormai la coppa era un affare internazionale, non più legato alla presenza esclusiva di scafi inglesi, gli sfidanti furono due. Agli australiani, ormai consolidati e i francesi guidati dal Barone Marcel Bich industriale delle penne a sfera, che aveva colto l'invenzione dell'ungherese Laslo Biro, diffondendo la famosa penna in tutto il mondo.

La sfida francese fu inviata del prestigioso Yacht Club de France con sede a Parigi.

Bich non ebbe fortuna con il suo "**France**" e nelle gare di qualificazione tra francesi e australiani, perse il confronto con "**Gratel II**" presentata dal Y.C. di Sydney

Si aprì quindi un confronto tra America e Australia che durò per tutti gli anni Settanta.

- Nel 1970 - sempre "**Interpid**" sfidò "**Gretel II**"
- Nel 1974 - "**Corageous**" contro "**Southern Cross**"
- Nel 1977 - ancora "**Corageous**" sfidò "**Australia**"
- Nel 1980 - "**Freedom**" contro "**Australia**"

I protagonisti furono grandi architetti navali e celebri Skipper:

Si fronteggiarono in U.S.A. nomi come Olin Stephens da tempo progettista di punta delle barche di Coppa America insieme a Philip Rhodes e in Australia David Boyle e il giovane Arthur Miller.



Foto 8 e 8a A sinistra I fratelli Olin e Rod Stephens progettisti dello studio Sparckman & Stephenen e a destra lo Skipper Dennis Conner che riconquistò la Coppa perduta nel 1983.

Per gli americani fu la volta di Dennis Conner, timoniere con un palmarès di tutto rispetto che bruciò l'agguerrita concorrenza di Ted Turner e Tom Blackaller.

Per l'Australia fu lo skipper John Bertrand con *"Australia II"* a strappare nel 1983 la Coppa America a *"Liberty"* gli americani dopo 132 anni e 26 sfide.

Ma la vera novità di quell'anno fu l'introduzione della Coppa Luis Vuitton Cup messa in palio dalla casa di moda francese, tra i sindacati sfidanti alla Coppa America.

Infatti ci si rese conto che le sfide giunte al N.W.Y.C. erano troppe per gestire la cosa in maniera equa, si pensò quindi ad una serie di regate eliminatorie tra gli sfidanti per decidere chi avrebbe potuto incontrare i difensori.

La sfida del 1983 fu un vero spartiacque nella competizione, da allora gli sfidanti aumentarono e i dodici metri sembravano sempre meno adeguati al tipo di regate proposte.

Si cominciò a parlare di sostituzione dei "Dodici" con scafi più adeguati a regate più "tirate" e spinte agonisticamente.

La sconfitta di Conner non fece che alimentare le polemiche.



Foto 9 - Il Dodici metri "Australia" progettato da Bob Miller sconfitto da "Corageous" nel 1977.

1983 la prima sconfitta e la nascita della Vuitton Cup

La svolta storica avvenne dopo 132 anni e 26 sfide, Alan Bond imprenditore australiano con *"Australia II"* che al terzo tentativo riuscì a conquistare la Coppa America contro *"Liberty"* con da Dennis Conner al timone.

La Coppa America quindi trova posto nella bacheca del Royal Perth Yacht Club di Fremantle nella costa occidentale dell'Australia.

Il rilievo che la notizia ebbe nel mondo della nautica e non solo fu enorme.

In Italia, grazie la Vuitton Cup, tutti cominciarono a interessarsi alla vela, anche grazie alla buona prestazione di “*Azzurra*” la prima barca nostrana che prese parte alle Luis Vuitton Cup fermata solo in semifinale. “*Azzurra*” progettata dallo studio Vallicelli aveva come Skippers Cino Ricci e Mauro Pelaschier che fecero sognare l’Italia intera con le loro gesta.



Foto 10 - “*Azzurra*” durante le fasi di selezione della Coppa del 1983”.

La rivincita di Conner

L’edizione del 1987 si disputò a Freemantle sulla costa occidentale dell’Australia dove Dennie Conner si prese la rivincita e con “*Stars & Stripes 87*” su “*Kookaburra III*” di Jain Murray e con essa si concluse la vicenda dei “twelve” in Coppa America, dopo 10 edizioni cessò un periodo animato da progettisti eccezionali e skippers bravissimi che si affrontarono in avvincenti match. Dopo di allora la Coppa cambiò, dopo varie dispute giuridiche si arrivò nel 1988 a un’edizione di Coppa America inconsueta: si fronteggiarono “*New Zealand*” del banchiere Michael Fay e l’americana “*Stars & Stripes*” due diverse concezioni della regata: i neozelandesi con un monoscafo leggero e di grandi dimensioni, una specie di J Class moderno lungo oltre 27 metri al galleggiamento, gli americani con un catamarano supertecnologico.

La vittoria arrise ancora agli americani ma non era più la stessa cosa: con l’esplosione tecnologica degli anni Ottanta, l’adozione dei materiali compositi negli scafi che in seguito portò dal 1992 alla definizione della nuova classe IACC (International America’s Cup Class).

I vecchi dodici metri non furono ritenuti più adatti ai match di Coppa, si voltò pagina un’altra volta e con essa si concluse un’epoca esaltante per la Coppa America che durò, con varie vicissitudini, per quasi trent’anni.



Foto 11 - "Stars & Stripes" la Barca che riconquistò la Coppa America nel 1987 a Freemantle con a timone, col berretto rosso, Dennis Conner.



Foto 12 - Il catamarano "Stars end Stripes" proposto da Dennis Conner per la sfida del 1988 interpretazione audace del "Dead of the Gift" di Coppa America.



Foto - 13 "L'enorme monoscafo neozelandese simile a un J Class proposto da Michael Fay nella sfida del 1988".

Non è la trama di un film, ma la storia di fatti realmente accaduti e ricostruiti dall'autore. Una sequenza di episodi paranormali e funesti si scatenano e si accaniscono a bordo di un sommergibile tedesco negli anni della prima guerra mondiale fino al punto di determinare la fine del battello e dell'intero equipaggio. Un racconto di suspense che avvince e cattura il lettore.



L'ESORCISMO

Un battello tedesco (allora) dei più moderni e affidabili, una Guerra spietata che diventa sempre più “mondiale” di giorno in giorno, un equipaggio frastornato che non sa più cosa pensare. Se non ci fosse la guerra sembrerebbe la vicenda di un film come quello prodotto della Disney sulle strampalate avventure del fantasma del Pirata Barbanera. Ma non è così

FRANCO MARIA PUDDU

Il mare affascina sempre. Il mare è fascino. Quante volte ci ha stupiti e avvinti con i suoi miti, le sue leggende, le sue storie a volte entusiasmanti, a volte fantastiche, spesso ai limiti del credibile, con una componente reale che sconfinava in un campo che va al di là delle nostre capacità cognitive. Con leggende fantastiche come quella dell'*Olandese Volante*, ma anche come quelle del *Mary Celeste*, del Triangolo delle Bermude, di tanti tesori di cui si conosce l'esistenza ma che non sono stati mai trovati.

Storie fantastiche che partono però da una parte di verità. Del *Mary Celeste* fu trovato lo scafo alla deriva, il Triangolo delle Bermude è là, al suo posto nell'Oceano Atlantico, di mille tesori di pirati abbiamo testimonianze attendibili. Anche se non conclusioni certe.

Ma questa volta vogliamo parlare di una storia reale avvenuta durante la Grande Guerra, giunta sino a noi attraverso testimonianze dell'epoca. Materiale acquisito dal Comando sommergibili tedesco di allora, raccolto da personale della cui professionalità e capacità nessuno può dubitare.

Ma anche in questo caso, nonostante prove e testimonianze inoppugnabili, l'unica certezza che abbiamo per le mani è lo scafo di un vecchio battello affondato al largo della Cornovaglia nel 1917 e ritrovato nel 2004. Parliamo dell'*UB-65*, della Marina Imperiale tedesca.



L'UB-65 in navigazione durante le prime prove di macchina. Il primo uomo sulla destra è il comandante Schelle. La foto deve essere stata scattata da una unità di superficie.

La storia dei sommergibili tedeschi è lunga, affascinante e interessante sia da un punto di vista tecnico che tattico e strategico. Infatti, mentre gli Alti Comandi delle Marine di tutto il mondo hanno sempre costruito un certo numero di battelli migliorandoli nel tempo per impiegarli in maniera più o meno massiccia in guerre d'agguato o di corsa, l'Alto Comando della Marina da Guerra tedesca, sia nella Prima che nella Seconda

Guerra Mondiale è stato l'unico a migliorare i suoi battelli, ma anche a studiare tattiche e strategie sempre più moderne per loro, e soprattutto ad elaborare il concetto di guerra sottomarina totale.

Il Primo Conflitto Mondiale vedrà l'industria tedesca costruire ben 811 sommergibili, 338 dei quali entreranno in servizio. L'Inghilterra ne ordinerà solo 133, appena 80 dei quali saranno operativi.

Contrariamente a quanto avverrà in futuro, quando i battelli saranno tutti denominati U-boot (dal termine Unterseeboot, battello sommergibile), nella Grande Guerra la denominazione era U per i battelli oceanici e quelli da trasporto, UB per quelli costieri, UC per i posamine costieri e UE per quelli oceanici. Quelli destinati alla Marina dell'alleato Impero Austroungarico saranno i KuK U, dove KuK stava per Kaiserlich und Konigin (imperiale e reale).

Premettiamo, prima di continuare la narrazione, che quanto segue è stato dedotto da verbali di commissioni di inchiesta dell'epoca, e niente è frutto di fantasia. Solo alcuni dati sulle parti più fantastiche hanno riscontri solo ufficiali.

Un cantiere navale in Germania

Sofferamoci dunque, con quello che oggi potremmo definire colpo d'occhio cinematografico, a guardare quanto sta avvenendo su uno scalo dei Cantieri Vulkan Werke di Amburgo, in Germania.

Qua per la Kaiserliche Marine (la Marina Imperiale), dal 20 maggio 1916 le maestranze stanno realizzando un battello con la distinta Werk 90. Si tratta di un modello UB III, un'ottima costruzione che fra tutte quelle realizzate durante la guerra sarà il "cavallo da tiro" della flotta subacquea. Il Werk 90 viene varato il 26 giugno del 1917 ed entra in servizio il 18 agosto come **UB-65**.

È uno scafo non molto lungo, appena 55,3 metri, largo 5,8 e con un'immersione (in superficie) di 3,7, disloca 524 tonnellate in emersione, 661 in immersione. Propulso da azionate da due diesel da 1.100 HP potrà raggiungere i 13,5 nodi in superficie, 7,5 in immersione grazie a due motori elettrici Siemens-Shuckert da 788 HP. Con un equipaggio di 37 uomini e armato con 5 tubi lanciasiluri e un cannone da 88 mm, ha un'autonomia di 8.500 miglia in emersione e 55 in immersione; la profondità prevista è di 50 metri, quella di collasso di circa 100.

Alla fine del mese di febbraio 1916, l'aria invernale si sta mitigando, ma è ancora fredda e frizzante.

Una massiccia gru sta sollevando una grande trave di acciaio, trattenuta da robuste catene, per posizionarla sullo scafo, quando all'improvviso il vincolo delle catene cede e la trave precipita sul ponte, dilaniando uno sfortunato operaio. Questo, schiacciato dal peso, urla e si agita per un'ora prima che un paranco riesca a spostare la trave liberandolo e dando modo alla squadra di soccorso di liberarlo, ma muore di lì a poco.

Una commissione indaga immediatamente sul sinistro, accertando che la gru è in regola, il carrello del gancio funziona bene e le catene sono senza difetti, mentre la trave è stata vincolata in maniera corretta. E i lavori riprendono in breve: c'è una guerra in corso.

Passano due mesi e il battello sta per essere varato; a bordo tre tecnici provano le batterie di accumulatori nel locale apposito; il pesante portello corazzato è accostato. I tre, presi dal lavoro, non si accorgono che dalle batterie sta fuoriuscendo gas di cloro: quando lo capiscono è troppo tardi. Svengono per le esalazioni che



prima che qualcuno si accorga di quanto sta succedendo li uccidono.

Anche questa volta gli investigatori, nonostante controllino tutto a fondo, non trovano niente da eccepire sull'attrezzatura e sulle batterie, nuove e senza segni di perdite, danneggiamento o manomissione.

Il Kapitänleutenant Richard Schelle; nell'altra immagine, il distintivo d'onore da petto indossato dai sommergibilisti tedeschi durante la Grande Guerra.

Pure sono morti tre uomini.

Il battello viene varato alla data prevista, assegnato alla V Flottiglia di stanza a Zeebrugge, in Belgio, dove, dopo le prove statiche, esce in mare per procedere ai collaudi assieme ai gemelli *UB-63* e *64*, ma il gruppo incappa in una tempesta in piena regola. L'*UB-65* è in immersione, e il comandante, Kapitänleutenant (tenente di vascello) Martin Schelle, un ufficiale che ha già comandato l'*UC-33*, ordina l'emersione per controllare la stabilità del battello in superficie con mare cattivo. Un marinaio sale in torretta ma un'onda lo ghermisce trascinandolo fuoribordo. Perso.

Il battello sbanda paurosamente e Schelle ordina l'immersione ma l'*UB-65* scende troppo velocemente e "spancia" sul fondale, per fortuna basso; per il colpo da una cassa assetto fuoriesce acqua di mare che inonda le batterie che iniziano a rilasciare gas di cloro. Allora Schelle ordina la "rapida", ma i comandi si bloccano, il timone si incatosta e per 12 ore si lotta per tornare in superficie quando, all'improvviso e inspiegabilmente, tutto torna a funzionare e l'equipaggio, stremato e intossicato, emerge e ventila lo scafo.



Alcuni dei sommergibilisti nella foto facevano parte dell'equipaggio dell'UB-65, ma uno dei due in basso ha sul berretto un nastro con la scritta Halbflootille, l'altro Flotille; è quindi probabile che siano dei camerati della base di Brugge.

L'*UB-65* rientra in porto dove viene controllato senza che si riscontri la minima anomalia. Visto comunque che per il battello è giunta l'ora della prima missione, Schelle fa imbarcare le munizioni per la crociera: 10 siluri e 200 proiettili per il cannone.

Una comandata agli ordini del secondo, Oberleutenant zur See (sottotenente di vascello) Richter si reca a prelevarle ma, all'imbarco di queste avviene il disastro. Un siluro, ben imbracato, viene calato in camera di lancio attraverso l'apposito portello, quando la testa in guerra esplose uccidendo Richter e ferendo gravemente quattro marinai.

La commissione di inchiesta stabilisce che la spoletta del siluro si è accidentalmente innescata causando l'esplosione. Ma le spolette, per innescarsi, hanno un dispositivo meccanico che ne impedisce l'armamento proprio per evitare questo rischio. Come ha fatto ad innescarsi causando l'esplosione della testata? Non si sa.

Sette morti e tre feriti

Il battello è nuovo di zecca, armato e pronto ad andare in battaglia. Ma fino a questo momento senza essere ancora divenuto operativo è costato un operaio, tre tecnici, il secondo di bordo e un marinaio più quattro feriti gravi. L'equipaggio inizia a mormorare che qualcosa non va, e quando la gente di bordo mormora non è buon segno; se avviene su un sommergibile è ancora peggio.



Questa bellissima immagine d'epoca, naturalmente colorata, rende perfettamente l'idea dell'ambiente ristretto al limite della claustrofobia nel quale vivevano i sommergibilisti durante le lunghe crociere di guerra. Nella Prima come nella Seconda Guerra Mondiale.

Una sera, mentre l'*UB-65* è ormeggiato poco prima della partenza e il comandante, nel suo minuscolo camerino, unico a bordo, medita su questa situazione un marinaio stravolto piomba davanti a lui urlando: "Signor comandante, il secondo è in camera di lancio!". E allora? chiede Schelle perplesso. Non il secondo di ora farfuglia il marinaio, l'altro secondo, Herr Richter, quello morto.

Schelle pensa che il marinaio sia ubriaco e inizia ad arronzarlo coscenziosamente quando arriva di corsa il Fähnrich (aspirante) di guardia alla passerella: "Ho visto il signor Richter salire a bordo dalla passerella, poi è sparito verso poppa". Schelle estende l'opzione ubriachezza anche al giovane ufficiale, lo maltratta con cura e poi ordina ai due di sparire dalla sua vista.



Nel disegno, ovviamente di fantasia "Una sera, con il mare in tempesta e le vedette in torre saldamente legate alle lamiere, una di questa vede un ufficiale sul ponte, a pochi metri di distanza...."

Il battello parte finalmente per la missione e ben presto danneggia un mercantile e ne silura altri due.

Una sera, con il mare in tempesta e le vedette in torre saldamente legate alle lamiere, una di questa vede un ufficiale sul ponte, a pochi metri di distanza...ma per andare sul ponte deve essere passato dal portello a fianco dell'altra vedetta che però dice che non è uscito nessuno, quando l'ufficiale si gira e guarda in faccia i due: è Richter, e i marinai urlano terrorizzati.

Nello stesso momento si sentono delle urla provenire dalla camera di manovra: è il sottufficiale al timone, il nostromo che, terrorizzato, sta fissando Richter che, con la sua caratteristica gestualità, controlla i manometri.

Urla dalla torre, urla dalla camera di manovra, Kapitän Schelle si precipita verso l'accesso alla torre ma è travolto da un ufficiale che sta scendendo la scaletta, capitombola e lo guarda imprecaando ma si raggela: è Richter che subito dopo svanisce nel nulla. Panico a bordo.

A questo punto Schelle prende una decisione estrema che in guerra non è accettabile, ma è l'unica cosa sensata che possa fare: interrompe la missione e fa ritorno alla base. Sa che con un equipaggio psicologicamente compromesso è già molto se riuscirà a tornare a Brugge. Arrivato, si mette subito a rapporto per iscritto all'ammiraglio Gustav Ludwig von Schröder, comandante il Marinekorps Flanders, la Marina imperiale distaccata nelle Fiandre. L'ammiraglio lo ascolta, quindi convoca una commissione speciale che a sua volta intervista uno per uno tutti i 37 componenti dell'equipaggio.

Schelle ne esce immacolato, e anche i suoi uomini: cosa hanno visto allora? Gli strani eventi rischiano di minare la psiche della gente, per cui l'equipaggio viene sciolto e ridistribuito sui battelli di altre squadriglie, l'**UB-65** invece è radiato dalla Quinta Squadriglia e messo momentaneamente in disarmo.

E in silenzio, senza dare nell'occhio e soprattutto senza stilare documenti ufficiali, un pastore luterano di Brugge viene chiamato con discrezione sullo scafo deserto per operare un rituale di esorcismo.

Dopo alcuni giorni l'**UB-65**, rassettato e soprattutto "purificato" viene assegnato alla Seconda Squadriglia, Schelle torna a bordo e con lui un nuovo equipaggio e svolge due azioni di guerra, affondando due navi e danneggiandone quattro, senza che si svolga niente di anormale.

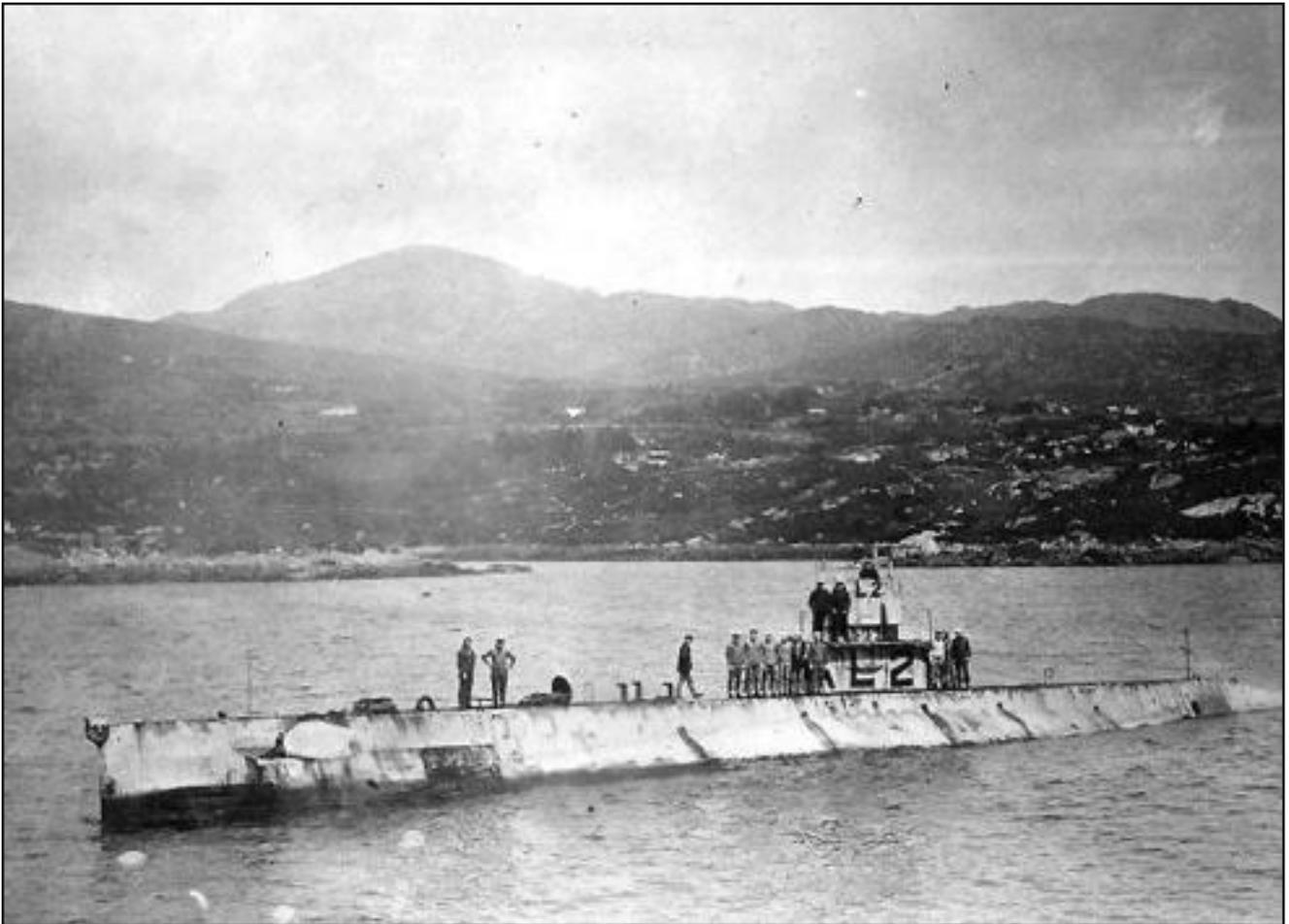
Sembra che tutto sia diventato un brutto ricordo quando, alla fine di maggio, mentre pattuglia il Golfo di Biscaglia, Richter ritorna. La prima volta fa quasi impazzire un sottufficiale che lo vede entrare in sala macchine passando attraverso una porta corazzata. La seconda terrorizza un silurista comparso in camera di lancio prora per fermarsi a controllare un lanciasiluri; il poveretto, sconvolto, di notte mentre il battello carica le batterie navigando in superficie, si suicida gettandosi in mare.

Arriva il luglio 1918, la guerra è agli sgoccioli quando il battello parte per la sua sesta missione. Sarà l'ultima. La notte del 10, mentre è in agguato al largo di Padstone, in Cornovaglia, viene sorpreso dal sommergibile americano **AL-2** che si prepara a silurarlo. Il comandante americano inquadra l'**UB-65** nel periscopio e sta per ordinare il lancio dei siluri quando, sotto i suoi occhi, il battello esplose e affonda con tutto l'equipaggio. Nel giornale di chiesuola registra che il battello nemico è probabilmente saltato in aria per un siluro difettoso esploso nel tubo di lancio.

Ma ci sono due punti non chiari. Il primo: a chi stava lanciando il battello tedesco visto che in quello specchio di mare non si trovavano altre navi? Secondo: da documento alleati risulta che lo **UB-65** sia stato affondato da un trawler armato il 14 luglio subito dopo aver silurato il veliero portoghese **Maria José**. Quattro giorni dopo. Chi è esploso davanti all'**AL-2**? Ma non sarà l'ultimo mistero dell'**UB-65**.

Nel 2004 una troupe di operatori televisivi subacquei del britannico Channel 4, per il programma Wreck Detectives (investigatori di relitti) si reca a controllare lo scafo di un presunto U-boot casualmente individuato al largo della Cornovaglia. Ma non si tratta di un U-boot, è un relitto più vecchio, è l'**UB-65**, che viene identificato senza possibilità di errore dal tipo di cannone e da un numero di matricola stampigliato su di un'elica.

Lo scafo non ha squarci dovuti a bombe di profondità o a speronamenti, mentre la prora è intatta, quindi nei suoi tubi di lancio non è esploso nessun siluro. Come è affondato, allora? Ma, cosa ancor più strana, i due boccaporti a poppa della torre non sono danneggiati, ma sono aperti con i ganci di sicurezza fissati come quando si passa dall'interno dello scafo al ponte. Chi ha lasciato il battello affondato. Forse Herr Richter?



Il sommergibile americano AL-2 che tenterà invano di silurare l'UB-65, fotografato nella baia di Bantry, in Irlanda, nel 1918.



La torre di comando del relitto dell'UB-65 fotografata durante una delle ricognizioni che vennero effettuate sul battello dagli operatori televisivi di Channel 4 nel 2004 al largo della Cornovaglia.

NAVI MUSEO

L'amico Franco Aramini che per il Notiziario sta ricostruendo la storia delle navi museo sparse per il mondo, ci porta questa volta nel Nord della Cina dove nella baia di Weihai si trova la replica di una famosa corazzata che risale alla fine dell'800. Sempre interessante e colmo di particolari storici sulla attività di servizio della "Ting Yuen", anche questo viaggio nella lontana Cina coinvolgerà certamente il lettore.

CORAZZATA PRE-DREADNOUGH *TING YUEN*

FRANCO ARAMINI

Nel 1880 una sanguinosa guerra civile conosciuta in Occidente come rivolta del Taiping, dal nome di un locale movimento rivoluzionario, sconvolge la Cina. In quegli stessi anni l'Inghilterra umilia il Celeste Impero distruggendo il suo tessuto sociale con le Guerre dell'Oppio, la Francia segue l'imperialismo britannico mentre il Giappone avanza mire espansionistiche sulla Corea.

L'Imperatrice cinese Tzu Shi (o Ci Xi) decide di modernizzare lo strumento navale dell'Impero sperando di drenare la presenza occidentale sui mari cinesi ristrutturando in quattro flotte quello già esistente: la flotta Beiyang (di base a Tianjin, la più forte e moderna), la Nanyang (di base a Shanghai, la più forte numericamente), la Fujian (di base a Fuzhou che verrà distrutta nel 1884 da una squadra francese) e la Guangdong (con base a Canton, costituita solo da unità leggere).

Questa spartizione apparentemente dovrebbe garantire un maggior controllo dei mari, in realtà servirebbe a impedire che generali e ammiragli si coalizzino tra di loro a danno della dinastia. Il Governo imperiale, infatti, è devastato da una incontenibile corruzione i cui sperperi vanno a scapito degli stanziamenti destinate alle Forze Armate che svaniscono in feste e sontuosi palazzi.

Per questo motivo, tra il 1881 e il 1882, Tzu Shi ordina ai Cantieri tedeschi Ag Vulcan, di Stettino, in Pomerania (oggi Szczecin, in Polonia), due unità pre Dreadnought, il *Ting Yuen* e lo *Zhen Yuan* che dovrebbero entrare in servizio nel 1885.



La corazzata pre-Dreadnought Ting Yuen ormeggiata al molo dell'isoletta di Liúgōng, vicino alla città di Weihai. Si tratta di una perfetta riproduzione dell'unità originale che prese parte alla battaglia del fiume Yalu nel 1894.

In questa data, non appena le corazzate giungeranno in Cina saranno dislocate, assieme ad altre moderne unità nell'isola di Lingong, al centro della baia di Weihai, dove era lo Yaman (Quartier Generale) della Marina Beiyang.

Nella guerra sino giapponese iniziata nel 1894, le due corazzate prenderanno parte alla battaglia che si svolgerà al largo della foce del fiume coreano Yalu, dove il Ting Yuen si comporterà con onore, anche se sarà vittima della sfortuna e della corruzione di corte.

In combattimento, infatti, per un difetto di progettazione una torre grosso calibro alla quale era stata data una errata limitazione del campo di tiro, con il cono di vampa della prima salva che spara distrugge le sovrastrutture prodriere, plancia compresa, ferendo gravemente il comandante e molti ufficiali.

Anche in questa condizione critica, l'equipaggio però lotta eroicamente ma inutilmente, perché, lucrando sui fondi destinati alla Marina, funzionari di corte e ufficiali corrotti hanno acquistato munizionamento di grosso e medio calibro proveniente da lotti scaduti o avariati, che non esplose o che è comunque difettoso.

Colpito prima da un siluro e poi dalle artiglierie nipponiche, il **Ting Yuen** riesce a malapena a ritirarsi, rifugiandosi sotto la protezione delle artiglierie costiere cinesi, ma dopo la resa viene preso come preda bellica dal Giappone, nella cui Marina, dopo un sostanziale ammodernamento, serve fino al 1914 con il nome di Chin Yen, senza però prendere parte al conflitto russo giapponese del 1905.

La battaglia dello Yalu, di grande importanza nel teatro orientale, è ancora misconosciuta in Europa perché se il colonialismo francese si gloriava delle sue imprese, prudentemente preferiva non dilungarsi su come e perché aveva ottenuto queste glorie, e le informazioni che propagava in Francia, e quindi in Europa, erano esaltatrici o denigratorie a seconda del caso, ma mai veritiere.

In Cina, invece, nonostante quella dello Yalu fosse stata una sconfitta, è sempre stata considerata un momento chiave della lotta contro il colonialismo occidentale.



Questo modellino che riproduce la Ting Yuen sullo scalo di costruzione è interessante perché mostra con chiarezza la disposizione delle artiglierie principali, le alette antirollio passive e lo sperone corazzato.

La storia

Come abbiamo visti, dopo complicati accordi con l'Inghilterra e la Germania, la dinastia Qing nel 1881 commissiona due unità corazzate ai cantieri tedeschi Stettiner Vulcan AG, per un costo previsto di 6,2 milioni di marchi oro. Lo scafo viene realizzato nel marzo 1881, il varo avviene nel mese di dicembre mentre le prove in mare cominciano nel maggio seguente.

La navigazione per la consegna in Cina del **Ting Yuan**, condotto da un equipaggio tedesco, sarebbe prevista

per il 1884, ma viene prima osteggiata, poi bloccata dalla Francia, i cui gravi attriti con la Cina stanno per culminare nella guerra franco-cinese del 1884-85. Il *Ting Yuan* infatti, modernissimo, aveva caratteristiche superiori a quelle di qualsiasi nave francese stazionaria in Estremo Oriente, e Parigi ne temeva la presenza in quelle acque, quindi ne ostacola la consegna, ma nel 1885 finalmente la nave riesce a partire e arriva in Cina l'anno seguente assieme alla gemella, e viene assegnata alla flotta Beiyang.



Al centro del ponte dell'unità il timone a mano e, in primo piano, uno dei pezzi di artiglieria di piccolo calibro per la difesa ravvicinata.

La Nave

La *Ting Yuan* è una unità con torri corazzate tecnologicamente molto avanzata che, essendo stata progettata tra il 1880 e il 1905, va classificata come pre-Dreadnought, ossia nata prima dell'entrata in servizio della britannica *HMS Dreadnought* (1906). Questa, con il suo progetto rivoluzionario, sarà la capostipite della nuova generazione di navi da battaglia (dette Dreadnought) che renderà di colpo superate tutte quelle realizzate anche un solo anno prima.

La *Ting Yuan*, comunque, pur essendo un'ottima nave non è esente da problemi, e anche notevoli.

I quattro cannoni dell'armamento principale, ad esempio, sono sistemati in due impianti binati in torri cilindriche, una a sinistra e una a dritta sguardate tra di loro di 45°, con quella di dritta più avanzata e quella di sinistra arretrata. Non è una configurazione rara in quegli anni e dà un grosso vantaggio: il campo di tiro dei pezzi è vastissimo, di quasi 180° per lato e permette loro di sparare sia in caccia che in ritirata entrambi. Questo sistema ha però un notevole difetto: non ammette il minimo errore, tanto è vero che la prima volta che la *Ting Yuan* aprì il fuoco in battaglia sparando in caccia, ossia verso prora, con la torre di sinistra autodistrusse la propria plancia.

Un altro problema era dato dalla grande quantità di legname presente a bordo, specialmente per coprire la corazzatura del ponte, legname che oltre ad essere infiammabile se colpito sprigionava una nuvola di letali schegge come avveniva nei velieri del 7-800. Una curiosità: lo sperone, soluzione allora frequente, non era il normale prolungamento subacqueo della prora, ma un vero e proprio sperone corazzato e acuminato.

Fra le varie innovazioni di bordo decisamente in favore dell'equipaggio era la presenza di 20 dissalatori di acqua di mare in grado di fornire acqua potabile quotidianamente a oltre 300 persone; e anche quella di due pronunciate alette antirollio passive, che dovevano rendere indubbiamente più confortevole la navigazione con mare formato.

Dislocava 7.473 tonnellate a pieno carico: lunga 94,5 metri, larga 18,4 e con un'immersione di 6, era propulsa da motrici a vapore a triplice espansione da 7.500 Hp, con due caldaie alimentate a carbone su due eliche, che consentivano di raggiungere i 15,4 nodi, con un'autonomia di 4.500 miglia alla velocità di 10. Gli scafi erano protetti da una cintura di acciaio spessa 355 mm a centro nave, mentre la corazzatura delle torri di artiglieria era di 305 mm.

Vi erano inoltre 12 armi di piccolo calibro per la difesa ravvicinata, come i cannoni revolver Hotchkiss calibro 47 mm che allora erano molto in auge, 3 tubi lanciasiluri e sul ponte, dietro i due fumaioli, due torpediniere a vapore da calare rapidamente in mare con delle gru. Può sembrare un'espedito alquanto macchinoso, ma aumentava enormemente il raggio offensivo della nave.

<p>I dati tecnici</p> <p>Dislocamento 7.259 tonnellate, a pieno carico 7.473</p> <p>Dimensioni Lunghezza 94,5 m, larghezza 18,4, immersione 5,94</p> <p>Propulsione Due macchine alternative a vapore a triplice espansione con caldaie alimentate a carbone per 7.500 HP, su 2 eliche. Velocità massima 15,4 nodi.</p> <p>Autonomia: 4.500 miglia a 10 nodi.</p>	<p>Armamento: 4 cannoni Krupp da 300 mm, 4 da 150 mm, 6 cannoni a canna ruotante da 37 mm, 3 tubi lanciasiluri da 356 mm, 2 torpediniere a vapore rizzate sul ponte.</p> <p>Protezione Scafo: cintura in acciaio spessa, a centro nave, 355 mm, artiglieria: corazzatura torri, 305 mm.</p> <p>Equipaggio 363 tra ufficiali, sottufficiali, graduati e comuni</p>
--	--

Il Museo

Oggi, in ricordo dello sfortunato eroismo dei marinai cinesi nella battaglia dello Yalu sull'isoletta di Liúgōng, a 4 chilometri circa dalla città di Weihai, vicino al Beiyang Naval Command Office of the Navy si trova il museo della guerra sino-giapponese e, dal maggio 2005, è ormeggiata ad una banchina una perfetta copia del **Ting Yuen**, con al picco la bandiera di guerra della Marina Beiyang che reca il Long, il dragone imperiale bene augurante. La corazzata è stata minuziosamente ricostruita nel 2004 sulla base dei piani tedeschi originali su commissione del Weigao Group e dell'Ente Portuale di Weihai. Durante la visita si è accompagnati da esperte guide che indossano la divisa dei marinai dell'epoca ma purtroppo sembra che la lingua da loro parlata sia solo il cinese, per cui è necessario munirsi di testi in inglese reperibili comunque all'ingresso. Liúgōng è collegata alla terra ferma, poco lontana, da piccoli traghetti.



Sulla poppa del Ting Yuen, sovrastata da uno dei due pezzi da 150 mm, sotto gli ideogrammi rappresentanti il nome dell'unità vediamo, al centro, due Lon, i dragoni imperiali auspicanti fortuna.

UN ANNIVERSARIO DA NON DIMENTICARE

Il nostro caro amico, stabiense DOC Emilio Somma, non si è lasciato sfuggire la ricorrenza dei 70 anni (1953-2023) del varo del batiscafo "Trieste" che fu per la Città, e non solo, un evento di straordinaria portata mondiale con importanti risvolti tecnici, cantieristici e soprattutto scientifici. Per la ricorrenza è stato dato alle stampe un bellissimo volume: "Nel profondo blu Il batiscafo Trieste - Dalla Svizzera all'Italia: l'avventura dei Piccard" (vedi recensione a pagina 39), volume ricco di straordinarie e rare immagini che ripercorre tutta la gloriosa impresa degli inventori Piccard, Auguste e Jacques, padre e figlio.

IL BATISCAFO TRIESTE

EMILIO SOMMA

Un sottile ed invisibile legame di concretezza e di amore lega due città così distanti e così diverse tra loro: la asburgica Trieste e la borbonica Castellammare di Stabia.

Il legame fisico è costituito dalla presenza del mare in entrambe le città.

Il legame spirituale è dato, invece, dal fatto che a Castellammare sono state varate ben due unità navali, aventi come nome quello di Trieste.

Ben prima del varo della portaerei omonima, avvenuto quattro anni fa, un altro scafo con quel nome ebbe il battesimo dell'acqua nel mare prospiciente il cantiere stabiense: sto parlando del batiscafo **Trieste** che il 23 gennaio 1960 toccò la profondità record di 10916 mt. nel Challenger deep, la Fossa delle Marianne, in pieno pacifico, tra Giappone e Nuova Guinea, vale a dire il punto più profondo di tutti gli oceani della terra.

Tutto avvenne grazie alla genialità del professore Auguste Piccard, che nel 1917 scoprì l'uranio 235.

Amico di Albert Einstein, fu una delle menti più eccelse della fisica europea di quel tempo.

Alto, dinoccolato ed apparentemente inelegante, suscitava grande fascino anche per il portamento da scienziato folle accentuato da occhiale e capigliatura trascurata.

Nel 1931 inventò una capsula pressurizzata in metallo che, attaccata ad un pallone aerostatico, gli consentì di raggiungere, primo uomo della storia, il record di 16.201 mt. raggiungendo la stratosfera.

Dopo quel record in altezza, decise di sfidare le leggi della fisica, anche nella profondità del mare e realizzò nel 1948 il batiscafo **Frers 2** che raggiunse, con pilota automatico, il record di 1380 mt al largo di Dakar.

Era tempo per nuove sfide.

Coinvolse nell'impresa anche il figlio Jacques ed insieme misero a punto un nuovo batiscafo, trovando ospitalità nella città di Trieste, grazie alla iniziativa di un personaggio come Diego De Henriquez, che aveva



(foto: Auguste Piccard e suo figlio Jacques. (Archivio fotografico Parisio onlus, fondo Troncone - NA)

iniziato a raccogliere, fin dal 1941, cimeli bellici durante l'occupazione italiana in Jugoslavia.

Nel 1951 nacque l'idea di realizzare a Trieste il nuovo batiscafo, ottenendo l'anno successivo l'appoggio tecnico della Marina Militare per concretizzare l'impresa.

Il batiscafo fu realizzato unendo un serbatoio ad una sfera. Il serbatoio venne costruito nel cantiere navale di Monfalcone: era di forma ovale, di dimensioni 16x4 ed era capace di ospitare 87000

litri di benzina speciale con un peso specifico inferiore all'acqua, soluzione che fu alla base del funzionamento del batiscafo.

Dopo la costruzione del serbatoio, costruzione diretta dall'ingegner Benvenuto Loser, che dovette affrontare non pochi problemi, il manufatto fu caricato su un camion e spedito a Castellammare di Stabia nel gennaio 1953.

La batisfera fu, invece, costruita nelle acciaierie di Terni. Furono costruite due metà calotte, poi unite.

Il diametro della sfera risultò essere di 3,25 mt. e, non avendo una forma esattamente sferica, ma leggermente ovale, aveva al centro uno spessore di 30 cm, mentre ai bordi lo spessore si riduceva a 17 cm.

La fase delicatissima della costruzione fu seguita dai tecnici della acciaieria di Terni coordinati dagli ingegneri Aldo Bartocci e Vincenzo Flagiello.

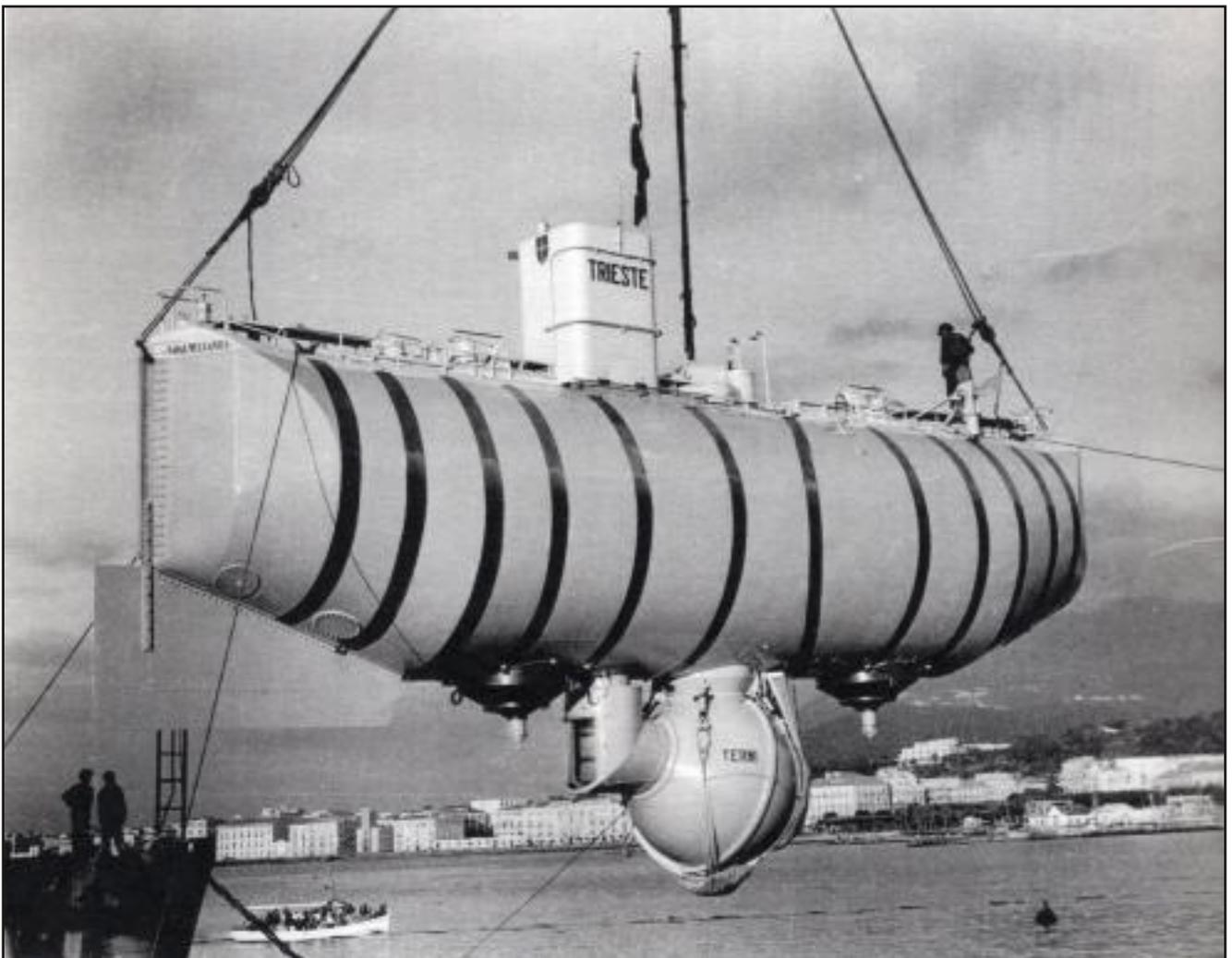
Bisognava, adesso, riunire il serbatoio alla batisfera e la scelta del cantiere fu non occasionale, ma fortemente mirata. Quale cantiere navale in Italia poteva competere con la competenza, la professionalità e la storia del cantiere stabiese che, in quel tempo, si chiamava Navalmeccanica?

La città adottò, per così dire, l'intera famiglia Piccard al punto tale da conferire, dopo l'impresa record, la cittadinanza onoraria al leggendario scienziato Auguste.

Le maestranze stabiesi furono mirabili per capacità e professionalità, tra loro vanno ricordati Vincenzo Cerchia, disegnatore e progettista navale; Giuseppe Buono, operaio altamente specializzato sì da poter essere paragonato ad un ingegnere honoris causa; l'ingegner Armando Traetta, posillipino amante di musica sinfonica, tecnico del cantiere ed insegnante in una scuola adiacente ad esso che educava i giovani alla formazione professionale. Per ultimo va ricordato l'ingegnere Mario de Luca, stabiese doc. che si occupò del sistema elettrico e delle comunicazioni tra navi appoggio e batiscafo.

Furono fatti, all'indomani del varo ottenuto calando il *Trieste* (foto) con una gru del cantiere, numerose prove a profondità sempre crescenti.

Prima nel porto di Castellammare, poi al largo della città; successivamente a Capri ed infine all'isola di Ponza, dove furono raggiunti i 3150 mt di profondità.



Nel 1955, grazie all'appoggio degli Stati Uniti, appoggio evidentemente non disinteressato a causa delle problematiche della guerra fredda che in quegli anni cominciò a manifestarsi, appoggio avvenuto tramite l'interlocuzione di Robert Sinclair Dietz, ufficiale della U.S. Army Air Forces, Auguste Piccard si convinse di poter raggiungere la profondità massima degli abissi marini.

L'onore di battere il record il papà Auguste lo conferì al figlio Jacques, accompagnato dal secondo Don Walsh. A chiudere il portellone del batiscafo fu il fidato Giuseppe Buono, noto a Castellammare con l'appellativo 'Maste 'e Cantiere'.

Il *Trieste* andava incontro al record e poi alla gloria.

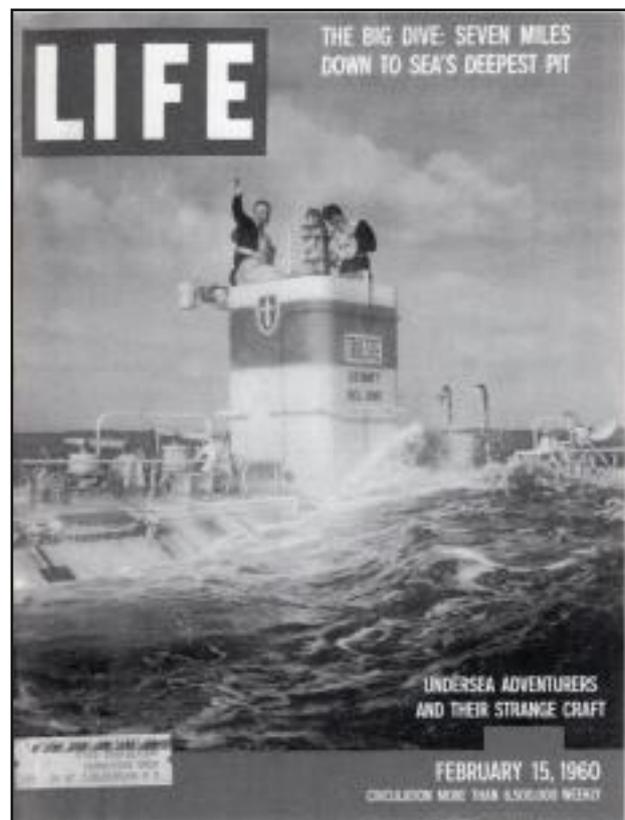
Il legame tra la città di Trieste e quella di Castellammare si saldò in una impresa memorabile. Il nome Trieste, scritto sul batiscafo assemblato e definito a Castellammare di Stabia, raggiunse gli abissi dell'Oceano.

Approfitto della circostanza per ricordare agli appassionati del tema il libro appena uscito in libreria di Antonio Ferrara dal titolo 'Nel profondo blu Il batiscafo Trieste', edito da Francesco D'Amato.

Il lettore troverà molte foto inedite, grafici, disegni ed appunti personali del professor Auguste Piccard.



La copertina di 'La Domenica del Corriere' del 6 settembre 1953 dopo l'immersione al largo di Capri del 26 agosto. (Comitato Scavi di Stabia ETS)



La copertina di 'Life' del 15 febbraio 1960 dopo l'immersione nella Fossa delle Marianne del 23 gennaio (Solar Impulse Foundation)

Nota. Il libro, dedicato agli operai e ai tecnici di Castellammare di Stabia, Monfalcone, Terni e Trieste, porta la seguente citazione: "Perché che cosa è la vita della Nazione se non la storia di coloro che lavorano e fanno col loro lavoro, col loro ingegno, che l'Italia sia il Paese che è, col suo volto cesellato da innumerevoli generazioni, il Paese che noi abitiamo, con le terre lavorate e le città e i monumenti e le fabbriche, tutto frutto del lavoro e dell'ingegno italiano?"

Giorgio Amendola (1907-1980). Intervento del 20 marzo 1947 all'Assemblea costituente.

PERSONAGGI DELLA STORIA

L'Ammiraglio Isp. Capo (GN) Gaetano Perillo è stato in passato collaborato del Notiziario (n° 95 e 96 del 2020) quando ci raccontò la sua esperienza in Asia su Nave Appoggio "Etna" nella spedizione di supporto alla squadra azzurra presente all'Olimpiade di Tokio 1964. Adesso intervieni per farci conoscere un suo illustre amico e presentarci un suo articolo sulla storia avventurosa di un Ufficiale di Marina valente esploratore dell'Ottocento che merita di essere ricordato.

Ho avuto recentemente l'occasione di ascoltare una interessante conferenza presso il Centro Velico di Salerno, tenuta dal Dottor Giuseppe Lauriello, riguardante la figura e la vita del tenente di vascello della Regia Marina Italiana Giacomo Bove (1852-1886), che nella seconda metà dell'Ottocento dedicò i migliori anni della sua breve esistenza alla esplorazione di terre sconosciute, fino ad allora inaccessibili, partecipando a spedizioni navali o fluviali in condizioni di difficoltà estreme, ma sempre dedicando le sue migliori energie per la più ampia e documentata diffusione degli studi che la sua eccellente preparazione in varie discipline (idrografia, cartografia, etnografia) gli consentiva di svolgere durante numerosi contatti con popolazioni indigene e in territori lontani caratterizzati da flora e fauna mai prima visitati.

Il Relatore è un Primario emerito di pneumologia, molto conosciuto e apprezzato non solo per le sue doti professionali e umane, ma anche perché è un appassionato studioso dagli interessi culturali più vari, un divulgatore affabile e cordiale, autore di molte pubblicazioni, come riportato nella sottostante locandina. Ha condotto studi e ricerche dettagliate sulla Scuola Medica Salernitana, sui suoi ordinamenti, sulla eccezionale peculiarità di quella Istituzione, antesignana dei metodi di cura per le malattie delle donne.

Lontano dalla storiografia ufficiale polarizzata sulla maestosità dell'antica Roma, ha ricordato in un saggio "la gente comune, il popolo, la plebe, descrivendone la vita di ogni giorno, affollata nei tuguri, nelle Insulae". In un altro libro intitolato "Navigando", dopo alcune cosiddette divagazioni in versi quasi "una navigazione sotto costa", ha fornito una "personale interpretazione di alcuni brani dell'antica lirica greca, audace e forse disperato tentativo di sintonia di una inestinta esuberanza con un remoto sentire".

Fra gli altri temi trattati troviamo pubblicazioni su: 'Lex Aquilia'; 'Il danno ingiusto tra Diritto Romano e normativa moderna'; 'Pulcinella-La lunga marcia di una maschera napoletana'; 'La viabilità della Roma Antica': ecc. Non disdegna neanche il suo apporto di studioso su argomenti leggeri quali le carrellate sulla genesi della Canzone napoletana oppure sulla Canzone napoletana composta all'arrivo degli Americani (Tammuriata nera, Dove sta Zazà, ecc.) oppure sulla "Pizza ammaccata", tipico prodotto gastronomico del Cilento.

Nel suo approccio alla figura di Giacomo Bove non si è limitato alla sola descrizione delle spedizioni del grande esploratore. Ne ha inquadrato la determinazione con cui, già da giovane guardiamarina, chiedeva ed otteneva di partecipare a spedizioni internazionali alla scoperta di nuove frontiere, e ha ricordato i riconoscimenti ufficiali ricevuti, la diffusa notorietà in varie parti del mondo, i riferimenti fatti nei suoi confronti da Edmondo De Amicis ed Emilio Salgari.

Una conferenza veramente meritevole di ascolto su un personaggio che ha dato lustro alla Marina Italiana, nei primi decenni della sua nascita dopo l'Unità d'Italia.



Giuseppe Lauriello.

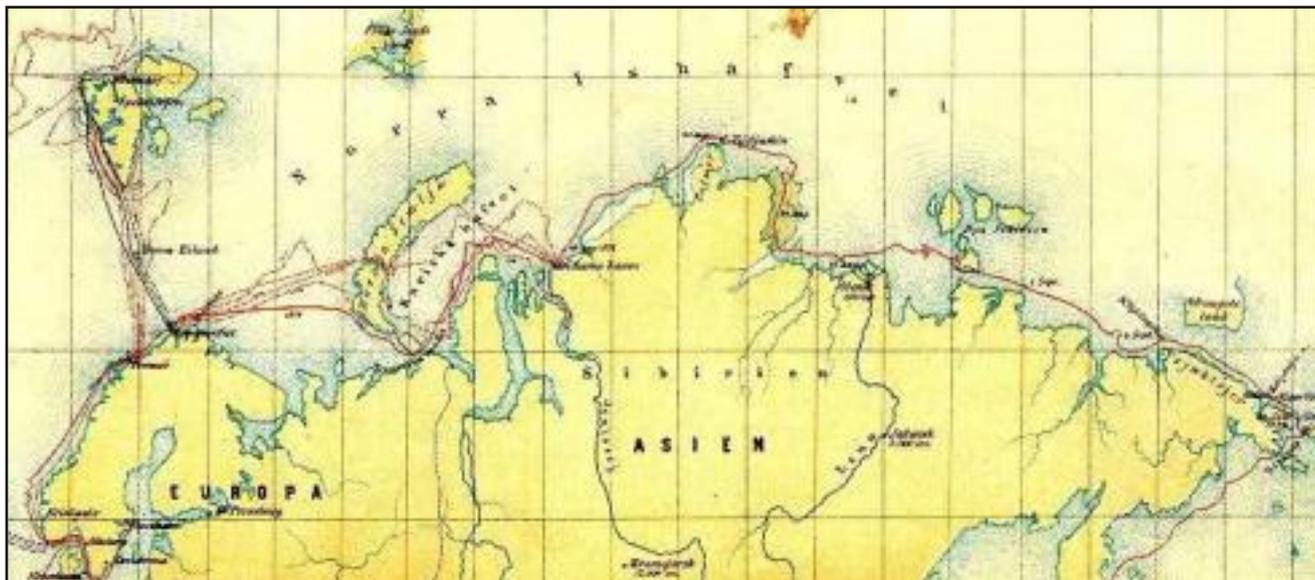
DAI GHIACCI DEL POLO ALLA TERRA DEL FUOCO GIACOMO BOVE: UN ESPLORATORE DIMENTICATO

GIUSEPPE LAURIELLO

Il sogno dell'uomo di raggiungere l'America attraverso la rotta polare superando la barriera dei ghiacci, insormontabili ostacoli dell'Artide, è stato cullato da secoli con ripetuti insuccessi. Dopo le grandi scoperte sul continente americano, gli interessi degli esploratori sono rivolti alle vie settentrionali di collegamento tra Atlantico e Pacifico, vie certamente più brevi per l'approdo al Nuovo continente.

Partendo dalla Scandinavia, esse sostanzialmente sono due: quella occidentale attraverso l'arcipelago canadese: definita passaggio a nord ovest, o quella orientale, lungo le coste nord della Siberia fino allo stretto di Bering: via identificata come passaggio a nord est. L'affannosa ricerca di tale transito era legata ad evidenti motivi economici, in quanto un suo percorso avrebbe potuto vedere una significativa riduzione del viaggio e quindi dei costi commerciali nel trasporto delle merci.

Per quanto riguarda il passaggio a nord ovest il primo tentativo risale al 1835 e va assegnato alle due navi della sfortunata spedizione di Franklin, finite tragicamente a metà percorso, incastrate nella morsa dei ghiacci, con la morte dell'intero equipaggio, e dello stesso Franklin. Bisognerà aspettare il 1906 per il conseguimento del successo, raccolto dal norvegese Roald Amundsen con lo sbarco sulle coste dell'Alaska dopo tre anni di viaggio attraverso le isole canadesi.



Passaggio a nord est

Per quanto attiene invece al passaggio a nord est, dopo vari e infruttuosi tentativi parziali, il primo esploratore a compiere l'intera traversata è lo svedese Adolph Erik Nordenskjold nel 1878 con la baleniera Vega. A bordo della nave un ufficiale italiano: Giacomo Bove, valoroso esploratore e navigatore, un vanto per la marina italiana.

Specialista in idrografia, una scienza che cura i rilievi e le osservazioni delle correnti e dei fondali marini, fondamentale per la navigazione, è un titolo che gli varrà in gran parte delle sue imprese marinare. Con il grado di sottotenente di vascello viene accolto come idrografo, cioè come esperto conoscitore delle correnti marine, a far parte della spedizione. La notizia dell'accoglimento gli giunge a capo Scaletta sullo stretto di Messina, dove è impegnato proprio nello studio fisico chimico di queste correnti. Dopo un breve perfezionamento delle lingue francese e inglese e dell'apprendimento dello svedese, indispensabili per i rapporti con l'equipaggio, il 24 giugno del 1878 si imbarca sulla nave Vega, dando inizio alla prima grande avventura della sua vita, certamente rischiosa, ma ricca di fascino e foriera di celebrità.

Giacomo Bove nasce nel 1852 a Maranzana, nel Monferrato astigiano da una modesta famiglia di contadini, di viticoltori. Primogenito di cinque figli, entra in collegio a Genova per acquisire un titolo di studio e per la prima volta vede il mare, quel mare che avrebbe dovuto segnare il percorso della sua vita.

Nonostante le sue origini contadine, è ammesso all'Accademia Navale di Genova, un privilegio per soli nobili e personaggi altolocati, dove, diplomatosi con ottimi voti, gli viene offerta la possibilità di partecipare ad una prima spedizione scientifica in Estremo Oriente, nel Borneo malese, in qualità di guardiamarina sulla pirocorvetta **Governolo**, una nave della Regia Marina italiana, con l'incarico di approfondire la cartografia, l'idrologia e l'etnologia di questi territori e di ricercare una zona in cui costruire una colonia penale nei pressi dell'Isola di Labuan. Una missione, partita da Napoli e durata circa due anni: 1872-1873, comprendendo anche esplorazioni in Malesia, Filippine, Cina e Giappone, soprattutto in Giappone, avendo il Governo italiano interesse a stabilire contatti con la realtà giapponese, un paese ricco di prospettive, fino allora rimasto isolato dal



Tenente di Vascello Giacomo Bove

mondo, ma con forte desiderio di rinnovamento e di scambi commerciali. Rientrato in Italia, raggiunge la base navale di La Spezia, per essere inviato successivamente, assegnato alle torpedini, cioè alle cariche esplosive sommerse ancorate, all'Arsenale di Napoli, un complesso inserito all'epoca tra Maschio Angioino, Piazza Plebiscito e teatro San Carlo. E' un periodo non felice per Giacomo, addetto ad un servizio routinario monotono e ripetitivo non confacente a un carattere di uomo di azione e di avventura. Nella caserma cui è assegnato dalla Marina, Bove non si sente a proprio agio: non ha scelto la marina per la carriera e la vita militare, ma perché con le navi si può andare lontano ad esplorare luoghi sconosciuti a maggior gloria propria e della patria.

Nel 1875 fa domanda di partecipazione ad una spedizione inglese in Artide, ma senza successo, non avendo il comando inglese richiesto ufficiali italiani. Nel 1876 chiede ancora di prender parte ad una spedizione italiana in Etiopia, spedizione con il compito di salvare i componenti di una missione scientifica, recatasi nel continente nero con l'obiettivo di esplorare i laghi dell'Africa equatoriale, ma nemmeno stavolta la domanda ha esito positivo. Nel 1877 è inviato sulla nave **Washington** a Messina per studiare le correnti marine dello stretto e in questa occasione trova anche il tempo di inventare uno speciale scandaglio utile per la sua ricerca.

Sono gli anni in cui l'esploratore svedese Adolph Erick Nordenskjold, uno scienziato, profondo conoscitore dei ghiacci, degli iceberg e della navigazione nordica, sta organizzando una grande spedizione, finanziata dalla corona svedese e intesa a raggiungere il Pacifico attraverso la rotta polare nord-est, lungo le coste siberiane, partendo dalla Scandinavia, un'impresa già tentata con esito negativo da Giovanni Caboto nel 1553.

L'Italia degli anni Settanta dell'Ottocento ha ben altri problemi da risolvere che non l'esplorazione dei mari esotici: c'è uno Stato unitario da costruire, un'amministrazione ancora tutta da realizzare, ci sono guerre di liberazione di terre irredente. Ma ancora una volta Giacomo fa domanda di partecipazione e finalmente il successo gli arride: unico italiano tra i tanti candidati ad essere prescelto con l'incarico di idrografo ovvero addetto allo studio meteorologico e dei fenomeni marini. Raggiunge Stoccolma e il 24 giugno 1878 come sottotenente di vascello e in qualità di idrografo e di quotato cartografo s'imbarca sulla baleniera **Vega** a Karlskrona, porto svedese sul Baltico.



Baleniera Vega.

La spedizione è costituita inizialmente da due navi: *Vega* e *Lena*. Le baleniere costeggiando la Norvegia, il 18 luglio raggiungono Tromsø, il porto più settentrionale d'Europa ed entrano nel Mar Glaciale Artico: il 10 agosto sono a porto Dickson nel mar di Kara, il porto più settentrionale della Russia e il più isolato al mondo, dove Giacomo fa il primo incontro con un popolo artico: i Samoiedi, famosi custodi di una fedelissima razza canina: il cane samoiedo.

Racconta: *"il camminare nell'isola di Dickson è difficile e faticoso, poiché a causa del disgelo delle nevi il terreno è così imbevuto, che vi si affonda sino a mezza gamba e parecchie volte corsi il pericolo di lasciarvi i miei stivali. Desinammo a ridosso di una grande pietra che ci riparava alquanto dalla pioggia, sempre col fucile accanto e la cartucciera aperta"*. Superano la foce dello Jenisej. Non è un percorso facile affrontare un itinerario attraverso l'insidia dei ghiacci, un percorso irto di imprevisti, ostacoli ed intralci con l'angoscia di dover rinunciare all'impresa per l'impossibilità di proseguire: *"Alle 4 torniamo verso la baia nella quale trovasi la nave Vega. I marinai sono così stanchi, che non hanno più il coraggio di camminare. Io proseguo avanti pensando ai miei cari"*. Sono espressioni che il nostro ufficiale conserva nel suo diario, su cui, giorno dopo giorno, annota tutte le attività svolte dalla missione: scientifiche, etnografiche e cartografiche dei territori esplorati, territori in gran parte ignoti, mai segnati sulle mappe, come ignote sono le immense risorse economiche presenti in quelle vaste e desolate regioni, ricchezze sconosciute agli stessi russi. Vengono scoperte e mappate molte isole inesplorate, tra le quali un arcipelago cui viene dato il nome di Vega e la sua punta come capo Bove.

Affascinante l'incontro con la fauna locale: con l'orso bianco, le renne, lo zigolo delle nevi, un passeraceo che vive e si riproduce nelle zone più fredde dell'emisfero boreale. Il lavoro assegnato a Bove è incessante. Scrive: *"Le mie rilevazioni idrografiche consistono nello scandagliare esattamente il fondo; dragare per avere saggi di fondo e campioni della fauna di questi mari; gettare le larghe reti alla superficie del mare per raccogliere alghe e altre sostanze vegetali in sospensione; misurare temperatura, peso specifico, quantità di sale"*

contenuto nell'acqua a diverse profondità". Dopo alcune settimane di navigazione, il 19 agosto, nave *Vega* raggiunge la penisola del Taymir e supera capo Celjuskin, il punto più settentrionale della Siberia (è la prima impresa nella storia ad oltrepassarlo), supera la foce del fiume Lena, dove l'omonima nave *Lena* la abbandonerà, imboccando il corso d'acqua per raggiungere Jakutsk, una città della Siberia, e sorpassa le Isole degli Orsi o isole della Nuova Siberia.



Mar Glaciale Artico

sorgendo dai monti del Capo Nord, illuminava i vasti campi di ghiaccio; le guglie scintillavano come cime di campanili; un leggero vento portava ai nostri orecchi le monotone canzoni dei selvaggi". Ed aggiunge colpito da tanta fascinosa visione: "Non v'ha più nobile di quello che ha per cupola il firmamento, per suolo il ponte di una nave, e la sublime armonia del bacio che il vento notturno imprime al flutto capriccioso".

Nel luglio 1879, liberata dai ghiacci, la nave riesce finalmente a partire ed entrare nel Pacifico, un ingresso festeggiato con bandiere di gala spiegate e salutato a colpi di cannone. Si compiono alcune escursioni in Alaska e a settembre approdano nel porto di Yokohama in Giappone. Segue un lungo rientro attraverso l'Oceano indiano e il canale di Suez, che per Giacomo Bove si conclude a Napoli nel febbraio 1880, mentre nave *Vega* prosegue il suo viaggio trionfale per Stoccolma. Fastoso il benvenuto all'esploratore dal popolo partenopeo, che lo immerge in un esaltante bagno di folla. I dati scientifici raccolti sono vastissimi, dalle informazioni meteorologiche alle temperature, alla salsedine, alle condizioni ambientali così mutevoli a quelle

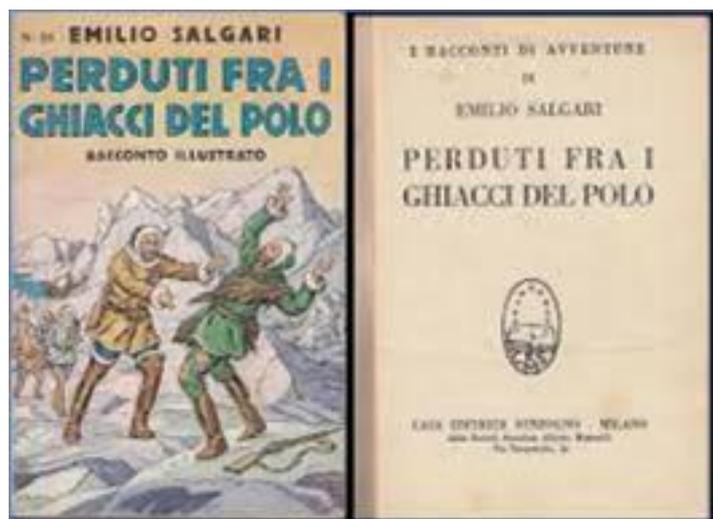
La navigazione è resa difficile dalla nebbia e da numerose masse di ghiaccio compatto, che ostacolano non poco il percorso. Il 28 settembre nave *Vega* è definitivamente bloccata dai ghiacci nei pressi dello stretto di Bering e costretta a svernare per dieci mesi nel territorio dei Ciukci, una tribù seminomade che abita nella Siberia orientale, un popolo di cui Bove ci ha lasciato un'ampia e dettagliata descrizione delle loro caratteristiche antropologiche e degli usi locali.

Racconta di tante notti trascorse in quella sperduta e gelida regione: "La notte era splendida: la Luna,

latitudini, mentre le opportunità commerciali si rivelano scarse, essendo la navigazione troppo esposta all'incostanza del tempo.

Al suo ritorno Giacomo, è praticamente un eroe, un idolo per tutti, L'accoglienza in Italia è trionfale, numerose le medaglie al merito e le onorificenze, affollate le prestigiose conferenze sul materiale raccolto. I suoi appunti sono apprezzati e richiesti; lo stesso prof. Nordenskiöld lo prega di lasciargli il privilegio, in qualità di Comandante, di esporli una volta rientrati a Stoccolma.

Viene ricevuto al Quirinale, è invitato in Francia dal presidente della Repubblica, conosce Victor Hugo di cui aveva letto i libri durante il

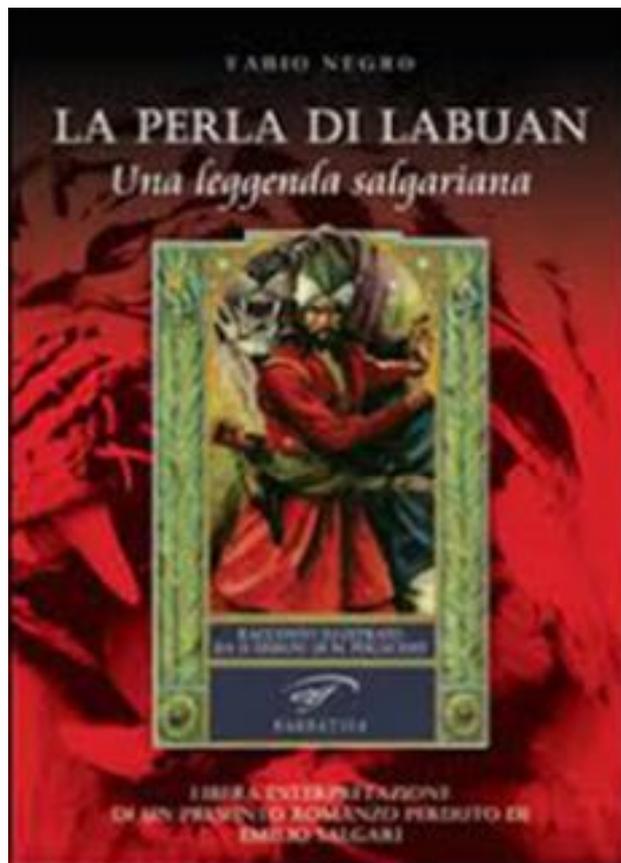


viaggio. Il re di Danimarca lo onora di una medaglia di cavaliere dell'ordine di Daniborg. Di lui l'amico Edmondo De Amicis scrive: "Al suo passaggio, le stazioni delle ferrovie erano affollate di studenti che gridavano il suo nome, nei vasti teatri migliaia di uditori pendevano commossi dalle sue labbra, nei banchetti cento calici cercavano il suo". Le sue gesta, immortalate nel suo diario e nei suoi resoconti hanno ispirato molti romanzi d'avventura di Emilio Salgari. Basti ricordare per l'impresa polare i romanzi: Un'avventura fra i ghiacci e Una sfida al polo; per l'esplorazione del Borneo: La perla di Labuan e l'intera saga di Mompracem e

dei tigrotti della Malesia; per la spedizione in Patagonia e Terra del Fuoco: La stella dell'Araucania. I costumi, le terminologie, la flora, la fauna descritti da Salgari nelle sue narrazioni esotiche sono riprese dai diari, dalle conferenze, dai racconti di Bove.

Forte dell'esperienza acquisita, il nostro Navigatore propone alla Reale Società Geografica Italiana una spedizione in Antartide, ma avendo il governo calcolato un costo complessivo per l'intera e complessa operazione di circa 600.000 lire, oggi 2-3 milioni di euro, una cifra improponibile per le casse di un giovane Stato, il sogno di raggiungere l'Antartide è abbandonato. Spetterà al norvegese Roal Amundsen raggiungere il Polo Sud nel 1912, battendo lo sfortunato Robert Scott, giuntovi soltanto poco più di un mese dopo.

Si ripiega su una più contenuta missione esplorativa e scientifica dell'estremo Sud America, ovvero la Patagonia, la Terra del fuoco e l'Isola degli Stati, una missione peraltro fortemente voluta dal governo argentino, soprattutto per motivi economici e commerciali.



Terra del Fuoco

Il 20 giugno 1880 Bove è promosso tenente di vascello. Il 7 giugno 1881 si sposa. Il 3 settembre sulla nave *Europa* parte per l' Argentina. Il 17 dicembre inizia la spedizione da Buenos Aires sulla corvetta Cabo de Hornos, esplorando tutta la costa argentina, la Terra del Fuoco, fino all' Isola degli Stati, situata all' estremo sud est della Terra del Fuoco. Il monte più alto di questa isola, in onore del nostro esploratore, è battezzato Monte Bove.



Isola degli Stati - Monte Bove.

La Terra del Fuoco a sua volta confina a nord con lo stretto di Magellano, a sud con il canale di Beagle, a ovest con il Pacifico, a est con l'Atlantico. Si compiono ricerche sulle popolazioni fuegine, sulla flora e sulla fauna, sulle profondità marine, sui fossili. Dopo numerosi giorni di navigazione si raggiunge la Missione inglese di Ushuaia, la fin du mundo sul canale di Beagle; si prosegue per Slogett Baia, una località immersa nell'arcipelago fuegino. Attraversato lo stretto di Magellano, si raggiunge Punta Arenas nel Cile. Dopo una lunga sosta si riparte sulla goletta cilena *San José*, ma il 31 maggio 1883 la nave subisce un naufragio; i componenti della spedizione vengono soccorsi e condotti a Buenos Aires, dove termina l'impresa. Vengono consegnati al Governo Argentino i risultati scientifici tratti dai rilievi costieri effettuati da Punta Arenas fino a Santa Cruz. Il 6 ottobre 1882 durante una serata d'onore organizzata dal Governo e dalla Società geografica argentina per celebrare l'impresa, il ministro degli interni, a nome del presidente della Repubblica argentina e della nazione, consegna a Bove una medaglia d'oro, a mò di ricompensa dei servizi resi allo Stato e di grande apprezzamento per l'uomo ed il suo lavoro. La notizia intanto suscita un grande clamore in Europa per le notevoli informazioni antropologiche, zoologiche, botaniche, etnografiche raccolte su quei territori così lontani e inesplorati. Ritornato in Patria è nominato membro d'onore della Reale Società Geografica Italiana.



Nel luglio 1883 riparte nuovamente per l'America deciso a continuare l'esplorazione, stavolta nel territorio argentino delle "Missiones", una regione nell'estremo nord est dell'Argentina, confinante con il Paraguay e inserita tra i fiumi Iguazú e Paraná. Delle sue osservazioni e impressioni lascia un libro: "Note di un viaggio nelle Missiones ed alto Parana". Nel corso dell'esplorazione è il primo

a risalire il fiume Paraná sino a Posadas, la città più importante della regione, ed a esplorare il territorio tra l'Iguazú e la grande cascata del Guayra.



Cascata Iguazu



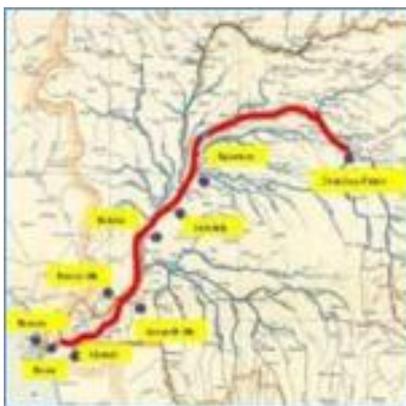
Notevoli e faticosi gli studi scientifici compiuti risalendo il fiume su battelli precari e facendosi strada faticosamente a piedi e con lunghe marce attraverso la fitta e impervia vegetazione. Scrive; *"Fra tutte le terre della vasta Repubblica Argentina forse nessuna venne più negletta di quella che costituisce l'attuale Territorio delle Missioni, e forse nessuna terra ha più di quella un importante passato storico, come nessuna parte della Confederazione Argentina racchiude maggiori ricchezze ed ha dinanzi a sé un più prospero avvenire"*.

(Spedizione in Patagonia)

Il 29 gennaio 1884 ritorna in Argentina, compiendo ulteriori esplorazioni nella Terra del Fuoco e nell' Isola degli Stati, incontrando i Patagoni e studiandone l'etnia e la cultura.

Rientrato in patria, vorrebbe di nuovo riprendere il mare per il Sud America, ma gli interessi dell'Europa e della stessa Italia sono rivolti all'Africa. Durante gli ultimi decenni dell'800 è in auge una forte politica coloniale, una spinta imperialista finalizzata al controllo dei traffici e dei territori oltremare. Una politica coloniale che si afferma in seguito alla necessità dei paesi economicamente progrediti di trovare nuove fonti di materie prime e sbocchi di mercato, ma anche dalla ricerca di nuove zone di collocazione e d'impiego del capitale "eccedente".

Ma ci sono anche altri motivi che spingono le grandi potenze a giustificare l'accaparramento di molti territori, come l'aumento di popolazione nella propria nazione e la necessità di una sua sistemazione lavorativa. Infatti con l'acquisizione di nuovi territori si sarebbe favorita l'emigrazione, riducendo così il problema. L'Italia non ha l'organizzazione e il potere economico degli altri paesi europei, pur tuttavia cerca di inserirsi nella spartizione africana, anche se in modo confuso e disordinato e Bove è il personaggio qualificato per utili informazioni. Tanto considerato, Il nostro ministero degli Esteri, gli affida una missione nel bacino del fiume Congo con lo scopo di risalirlo e riferire sulle condizioni delle regioni circostanti. Il nostro esploratore parte il 2 dicembre 1885, raggiunge Liverpool, si imbarca sul vapore **Landana** e prosegue per una nuova avventura nel continente nero: il Congo. Costeggia l'isola di Madeira, raggiunge le Canarie, dove si rifornisce di viveri e punta verso l'Africa. Il 19 dicembre costeggia la Sierra Leone, della quale, pur descrivendo la bellezza dei luoghi, deve purtroppo constatare che si tratta di un territorio, anche se fortemente attrattivo, il più malsano di



Il percorso nel Congo.

tutta la costa occidentale dell'Africa. Superato il litorale della Liberia, giunge all'isola di San Tomé e rasenta il Gabon. IL 17 dicembre 1886 raggiunge la foce del Congo.

Durante la stagione delle piogge sosta con la spedizione a Matadi, una città vicino al confine con l'Angola, importante porto sulla sponda sinistra del fiume Congo. Si riparte il 3 giugno risalendo il fiume ed esplorando il Basso Congo, del quale si cerca di conoscere il territorio, il commercio e le nazioni che già da tempo lo praticano, al fine di promuovere relazioni commerciali utili al governo italiano ed eventualmente a favorire la sua presenza non solo economica, ma anche politica, geopolitica e socio-organizzativa sul paese. Bove chiede al Governatore belga una scorta per proseguire il viaggio verso l'Alto Congo, ma per una serie di

incomprensibili ostacoli interposti dai funzionari governativi, è costretto a riprendere il percorso solo dopo una lunga sosta. Riparte il 2 giugno, diretto all'esplorazione dell'Alto Congo, raggiungendo il fiume Kasa, il più grande affluente del Congo. Con grandissime difficoltà raggiunge l'Equatore e percorrendo l'Alto Congo arriva a Leopoldville e alle cascate di Stanley, dove trova tribù in guerra contro gli Arabi, arrivati fin là dall'Oceano Indiano.

Riprende la via del ritorno con grande fatica e disagi, con vari suoi uomini assaliti da febbri malariche violente e finalmente il 17 ottobre si imbarca per l'Europa. Alla richiesta del Governo italiano sull'utilità di instaurare rapporti commerciali con questa regione, dà una risposta decisamente negativa in considerazione dell'ambiente estremamente insalubre del territorio. Ma purtroppo ha già cominciato ad accusare i sintomi di quel malessere che lo avrebbe purtroppo portato a morte, tra cui febbre elevata intermittente con brividi squassanti, spossatezza, decadimento organico, tutti segni della malaria che infesta le zone esplorate e che l'ha colpito.

Il 9 agosto 1886, tornando da Vienna, si ferma a Verona, compra una pistola e, uscito dalla città, ai piedi di un albero si spara. Ha trentacinque anni. Un mese prima era stato visitato da un neuropsichiatra. Tocca a Emilio Salgari, allora giovane cronista, andare sul luogo della tragedia e redigere un articolo sul giornale L'Arena di Verona. Scrive La Stampa di Torino: "Con un colpo di pistola alla tempia un torrido giorno di agosto 1886 finiva a Verona l'ardimentosa vita di uno dei più celebri esploratori italiani".

Mesi di tormento dovettero precedere quell'ultimo gesto disperato. Un suicidio! Gesto illegittimo per la bigotta Italia dell'epoca: la sua bara è rifiutata al cimitero di Genova ed il sindaco di Acqui Terme del partito clericale nega il permesso di apporre una lapide. La damnatio memoriae cade inesorabile su questo valoroso protagonista della storia delle scoperte geografiche. Presto il grande pubblico si dimenticherà di lui ed ancora oggi per gran parte di noi altri italiani è uno sconosciuto e ne ignoriamo le imprese compiute per il progresso della civiltà e per il benemerito servizio reso al nostro Paese, accrescendone la reputazione e il vanto.

La storia delle peregrinazioni di Giacomo Bove termina qui, ma non si conclude del tutto. Resta nei suoi diari, resta nelle memorie di quanti hanno scritto di lui, ma soprattutto resta nei tanti romanzi d'avventura, che, ispiratisi alle sue imprese, sono ancora letti da molti ragazzi di oggi, anche se i tempi sono mutati e sono mutate tante sensibilità e valori.



... DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Un inviato speciale per una cronaca davvero speciale. Speciale primo perché Roberto di vela ne capisce e poi perché la regata l'ha fatta da bordo, facendo tradizionalmente parte nella tappa napoletana dell'equipaggio di 'Crivizza' che l'armatore Rolandi, professore Gigi, non può certamente mancare di esserci. Godiamoci dunque questa cronaca particolare, anche perché, modestamente, . . . hanno pure vinto la loro classe.



La XX di vele d'epoca a Napoli nel nome degli yachts *Crivizza* e *Zenit*

ROBERTO PERRONE CAPANO

Crivizza, 11 metri in legno varato nel 1966, prende il proprio nome da una baia di Lussino (HR), isola natale del Comandante Straulino. E' altresì la barca vincitrice, per la seconda volta consecutiva, della classifica yacht classici, varati prima del 31.12.1975.

Un nome così importante non poteva che riempire di ulteriore fascino la poppa della barca di Ariella Cattai, armatrice con i colori della SVOC di Monfalcone. E del suo principe consorte Gigi Rolandi, timoniere, che corre con i colori del Circolo Nautico Versilia. Due fisici nucleari che hanno messo briciole di uranio nelle loro vele. Gigi, per chi non lo sapesse, è il primogenito di Carlo, ben 10 olimpiadi da atleta e/o dirigente-accompagnatore. Da Londra 1948 fino a Rio 2016 quasi no-stop, e solo per l'ultima partecipazione in veste ufficiale di tutor del nipote Matteo Castaldo, due volte bronzo azzurro nel 4 senza. Carlo è stato prodiere sulla Star *Merope III* - oltre che amico per la pelle- di Tino Straulino in occasione dei giochi olimpici di Napoli del 1960, dove gli fu appesa al collo la medaglia più ingrata, quella di legno. La storia ha tuttavia un lieto fine perché Matteo, nipote di Carlo, ha vendicato il nonno prima a Rio 2016, e poi di nuovo a Tokyo 2020/21.



©Caramiellofotografi

L'imbarcazione *Crivizza*

Zenit, vincitore nella categoria vele d'epoca, quelle varate prima del 31.12.49, è invece un 6 m. SI del 1926, restaurato alla perfezione dall' Antico cantiere del legno Aprea di Torre Annunziata, e donato da circa 40 soci

del Circolo Italia di Napoli al proprio club. Al timone un mix classico & moderno: Picchio Milone, ingegnere per necessità e timoniere per privilegio della natura, coadiuvato da Roberto Mottola nelle regate del 30 giugno e del 2 luglio. Oltre a Gianpaolo Pavesi ed Erik K., detto il “Vichingo”. Marianna Gambuli e Carlo Dumontet, con i fratelli Figlia di Granara, tutti del Circolo Italia, hanno invece regatato il 1° luglio. Tre secondi posti, . . . e non sapevano di poter usare lo Spi liberamente, senza peggiorare il proprio rating. La dritta è venuta anche da Gigi Rolandi, just in time per l’ultima prova. Quale segretario generale dell’AIVE (Associazione Italiana vele d’Epoca) ha illustrato le pieghe del regolamento. Per chi non lo sapesse, Sergio Pepe ci racconta che Gigi, oltre 1,90 di altezza per 100 kg circa, partecipò, a bordo del *Kerkyra III* alla One Ton Cup del 1968 nel Mare del Nord, con Tino Straulino al timone, terminando terzo. Ricordo anche Gigi quale prodiere di Picchio Milone in classe FD a fine anni ’60. La fisica e la Normale di Pisa l’hanno poi strappato al mare, senza fargli perdere la passione per la vela. Ed ecco che a cavallo dei 70 anni, da pochissimo pensionato dal CERN di Ginevra ed a breve anche dalla scuola Normale di Pisa, trascorre due mesi a bordo di un 11 metri degli anni ’60, stretto come una gondola e corto al galleggiamento, per regatare da Antibes a Napoli; passando per l’isola della Capraia, l’Argentario, il porto di Gaeta e infine a Napoli, golfo natio. Poi Bastia per fungere con il *Crivizza* da boa alla Viareggio-Bastia-Viareggio del 7 luglio 2023, organizzata per i maxi yachts dal suo club. Poi, si spera finalmente a casa sua in Versilia. Beati lui ed Ariella, le cui rispettive schiene permettono questi lussi. Dopo Gigi, torno un attimo ancora a Picchio e Roberto: 2 olimpiadi e mezzo (Kiel, Kingston e Tallin), un oro al mondiale Tempest 1975 in Canada, e soprattutto un argento al mondiale Star 1986 di Capri dietro Vincent Brun, senza uranio e senza allenamento. Medaglia che vale quanto tutto il resto messo insieme.

Organizzatore delle Vele d’Epoca, il Real Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli, per la 20^ volta. Evento ideato e voluto da Pippo Dalla Vecchia, già Presidente ventennale del Circolo Savoia. Sarebbe stato felice di vedere *Pilgrim* timonato dall’ultimo dei suoi figli, Emmanuele, bordo a bordo sotto spi con i primi, strambare ripetutamente al volo oltre a lanciare bombe d’acqua in pre-partenza. Oggi presiede il Circolo Savoia Fabrizio Cattaneo della Volta, coadiuvato da Enrico Milano. L’accoglienza è nel segno della miglior tradizione partenopea, e la bellezza del golfo fa dimenticare le buste di plastica che galleggiano nel porticciolo di Santa Lucia. Divertono a tutti i tuffi ed i lazzi degli scugnizzi di casa nostra, nelle acque non sempre trasparenti del Borgo Marinari. Anche qualche regatante ne segue l’esempio, e si tuffa in quelle stesse acque per rinverdire in chiave balneare l’opera di Eduardo Scarpetta “miseria e nobiltà”, spesso unite qui a Napoli.

Magnifico il parterre, con tante barche gioiello. Fra tutte l’indimenticabile *Mariska*, perla slovena della flotta, e non si offendano gli altri armatori. Numero velico D1, un 15 m. S.I. da brividi per bellezza e manutenzione. Ovviamente senza battagliola di protezione per l’equipaggio, e con vele in simil cotone magrissime. La fanno volare di bolina, per poi soffrire un pò di poppa. Alla Barcolana 2022 di Trieste con il borino (bora leggera) teneva il passo di *Sheera*, uno Swan 42 tirato. Il boma di *Mariska* esce fuori dallo specchio di poppa di circa 2 metri, fungendo da coda di pavone non appena s’issa quell’immensa randa; ed il bompresso, di altri 5 metri circa, funge da proboscide di prua. Incredibile la capacità antica di costruire queste barche, ed altrettanto quella odierna di gestire tanti legni, teak e mogano in testa. Due o tre le statue di bordo, tutte in carne ed ossa: le Signore slave dell’equipaggio. L’ordine, fra tanta bellezza, non poteva che essere mantenuto da un comandante di marina: Dan Polisak, alla fine terzo in classifica dietro *Argyll* di Griff Rhys Jones, tutto made in GB, altro 15 m. S.I. E il piccolo *Zenit*, nei panni di Davide contro svariati Golia. Nella classifica delle barche classiche, dietro il *Crivizza* targato Cattai-Rolandi, seguono *Ojalà II* di Susan Carol Holland con al timone Giovanni Sicola, anche vincitore in tempo reale della terza prova categoria barche classiche. La barca più tecnica della flotta. E *Don Quijote* di Lodovico Visone del RYCCS, lenta in bolina e missile in poppa, vincitore della terza prova barche d’epoca, la costiera da Pozzuoli a Napoli, appunto in poppa.

Avrete capito benissimo come nel settore “barche d’epoca” l’armatrice donna sia molto presente. Questione di classe, prima che di classi.

Tornando ai gioielli del mare, hanno fatto da corona all’evento circa 10 motoscafi in legno del cantiere Riva, provenienti da tutta Europa: *Acquarama*, *Tritone*, *Ariston*, *Olympic*. Mancava solo il Riva *Rudy*, forse troppo piccolo, a far compagnia allo *Zenit*. Anche loro hanno superato le onde dei natanti napoletani della domenica, che navigavano in senso opposto alla flotta, da Mergellina a Procida ed Ischia, mentre le barche classiche e

d'epoca regatavano da Pozzuoli a Napoli. Sono stato seduto a lungo sul boma del Crivizza per fungere da vang, facendo salti da canguro. Da ricordare anche la sfilata in divisa di bordo delle barche in uscita dal porticciolo di Santa Lucia domenica 2 luglio, e il compimento dei 100 anni di vita dello yacht d'epoca "Barbara", di Roberto Olivieri, vincitore dell'ultima prova barche d'epoca.

Grazie ai partecipanti e agli organizzatori per la splendida festa, che ha saggiamente saltato Capri, ceduta per questa volta alla squadra dei Riva targati "UE". Grazie anche allo sponsor Ventrella; all'AIVE del Presidente Giancarlo Lodigiani, assente per cause di forza maggiore; al bravissimo fotografo Francesco Rastrelli, che ogni mese arricchisce con una delle sue eccezionali foto la copertina di questa rivista; e alla Marina Militare, in acqua con due barche classiche, diverse da quelle presenti nel 2022: *Penelope* e *Calypso*, sempre ben condotte. La spending review di casa nostra forse non avrà permesso il necessario turnover delle vele, un po' grasse e datate, che penalizzano i risultati agonistici dei nostri marò e dei rispettivi Ammiragli/Comandanti.

In coda pochissimi spunti di valutazione, con spirito grato e costruttivo da parte di chi ha vissuto l'evento, sempre qualora mi fosse permesso sottoporre pochi contributi: Anticipare al sabato la parata Pozzuoli Napoli, per evitare il maremoto domenicale sotto costa. Ricorrere all'escamotage di un disimpegno di bolina di 1 mn, quando la partenza fosse in poppa, come per la parata domenicale. Valutare un bastone al vento, più tecnico, in luogo del triangolo, con pari lunghezza. Forse, anche il far partire le due flotte insieme. Meglio in gruppo, quando ben accompagnati? Che il dibattito sia aperto con l'AIVE. Cin cin, e arrivederci al 2024.

Roberto Perrone Capano, con carta e penna dal boma del *Crivizza*.

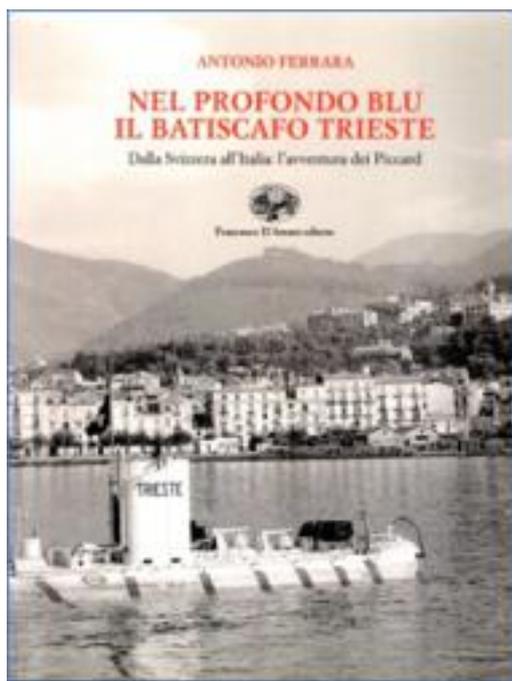


Roberto Mottola e Picchio Milone (rispettivamente primo e terzo da sinistra), già golden boys della vela partenopea, olimpionici e campioni del mondo, ancora insieme a bordo di 'Zenit.'

'Pilgrim', la barca di Pippo Dalla Vecchia, indimenticabile ideatore delle Vele d'Epoca a Napoli, oggi timonata dal figlio Emmanuele.



LIBRI IN VETRINA . . . raccomandati



“NEL PROFONDO BLU - IL BATISCAFO TRIESTE

Dalla Svizzera all'Italia: l'avventura de Piccard”

di Antonio Ferrara

Francesco D'Amato editore, 2023 p. 157, € 25

Nell'agosto 1953 nel cantiere navale di Castellammare di Stabia venne assemblato e varato il batiscafo *Trieste*, la geniale realizzazione di Auguste Piccard, lo scienziato svizzero che con il figlio Jacques guidò la costruzione dell'unità grazie alla professionalità delle maestranze italiane, da Trieste a Terni fino a Castellammare di Stabia. Nel 1960 il Trieste, acquistato nel frattempo dalla Marina degli Stati Uniti d'America, toccò per la prima volta nella storia dell'umanità la profondità record di 10.916 metri nella Fossa delle Marianne.

In quel 1953 Castellammare di Stabia fu al centro di una pagina fondamentale per la storia delle costruzioni navali e molti operai e tecnici della Navalmeccanica resero possibile un'impresa entrata di diritto nella storia. Il "Comitato per gli Scavi di Stabia fondato

nel 1950 Ets", proseguendo nell'opera di ricostruzione del contesto storico nel quale nacque l'avventura archeologica di Libero D'Orsi che proprio nel 1950 avviò la riscoperta dell'antica città romana di Stabiae distrutta assieme a Pompei ed Ercolano dall'eruzione del Vesuvio nel 79 dopo Cristo, ripercorre la storia del varo del batiscafo *Trieste* con foto e documentazione d'epoca, anche alla luce del fatto che il 25 maggio 2019, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella è stato nello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia per presenziare alla cerimonia di varo della nave *Trieste*, nuova ammiraglia della Marina militare italiana che porta lo stesso nome del batiscafo di Piccard".

Il libro, dalla grafica elegante ed accattivante, arricchito da immagini rare ed inedite, ricostruisce molto dettagliatamente la storia del batiscafo *Trieste*, le vicende tecniche progettuali e cantieristiche, le varie immersioni preparatorie, i test ed numerosi record di cui è stato protagonista dal Golfo di Napoli, Capri e Ponza, al largo di Guam nel Pacifico, alla immersione del record, la n° 69 del 23 gennaio 1960, con i 10.916 metri della Fosse delle Marianne (Challenger Deep).

Link per accedere alla conferenza di presentazione del libro:

<https://www.youtube.com/watch?v=Au5diCJR3VI>



(Locandina in occasione della presentazione del libro a Castellammare di Stabia organizzato dal Comitato Scavi di Stabia ETS)