



# Notiziario CSTN

SETTEMBRE 2023  
N° 133



# Notiziario CSTN

**CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE**

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

**LEGA NAVALE ITALIANA**

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

**ANNO XII - N° 133**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**settembre 2023**

## SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- Una storia poco edificante..... pag. 2
- Cantiere Costaguta ..... pag. 9
- Storia di Marivela..... pag. 13
- Storia del Canottaggio ..... pag. 18
- La nascita di Stintino ..... pag. 24
- Ricordi di terre perdute ..... pag. 29

## EDITORIALE

Meritoria iniziativa la recentissima uscita nelle librerie di un nuovo libro sulla storia delle bandiere, curato dal Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana, pubblicato dalla Casa Editrice Nutrimenti, Roma. Ripercorrendo una antica tradizione della Presidenza Nazionale della Lega Navale nel campo della editoria ed avvalendosi del ricco materiale posseduto nella Biblioteca del CSTN a Napoli, il duo Elvetico-Rastrelli, da sempre impegnato in studi e ricerche nel mondo delle attività marinaresche, è riuscito in tempi molto stretti a portare a termine la ricostruzione della storia delle bandiere, regole, usi e tante curiosità che riguardano quella che è l'icona principale che contraddistingue Nazioni, Stati, Associazioni, . . .

Particolarmente numerose le immagini e i disegni che accompagnano i testi, gradevole, come sempre, la grafica curata dall'editore. In un'epoca in cui tutto è superato velocemente e tutto ciò che parte da lontano viene facilmente dimenticato, le Bandiere, in terra ma soprattutto in mare, conservano il loro fascino e continuano da tempi immemorabili a garrir fieramente al vento conservano il proprio linguaggio. Tutti raccomandano il decoroso stato delle bandiere esposte, il libro invita anche al loro uso corretto.



Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "Recente ed insolita immagine di una Star in regata ripresa con il drone. L'intramontabile "regina delle olimpiadi" riesce sempre ad emozionare gli appassionati di vela, ed anche gli equipaggi italiani, onorando un glorioso passato, sono ancora in vetta alle classifiche dei campionati del mondo".

Hanno collaborato: **Sergio Bisiani, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Vincenzo Palomba, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu, Paolo Rastrelli.**



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

*Di storie folli e di folli che le compiono il mondo è pieno, forse ad incominciare da Icaro e dal suo tentativo di volare e per finire alla recente scomparsa del sottomarino turistico a 3800 metri di profondità con 5 persone a bordo in visita al relitto del Titanic, visita senza ritorno. Franco Puddu ci racconta un'altra avventura, poco edificante ed anche un po' dimenticata.*



## UNA STORIA POCO EDIFICANTE

**La cronaca recente, sull'onda di una disgrazia avventa nell'Atlantico ha portato a galla un interrogativo: è lecito che personaggi che se lo possono permettere economicamente contravvengano a leggi e norme di sicurezza creando aziende che, dietro l'apparenza di un finto amore per il mare, in realtà sono solo macchine da soldi?**

**FRANCO MARIA PUDDU**

Negli Anni 80 al Salone della Nautica di Genova, in un momento difficile per la nostra cantieristica militare, mi colpì, un minisommersibile prodotto se non erro dalla Ditta COSMOS, dalle dimensioni veramente ridotte ma in grado, secondo l'Azienda, di raggiungere quote allora impensabili.

Il tristemente famoso *Titanic* (l'omonimo film con Leonardo di Caprio era ancora in mente dei) dormiva in un punto sconosciuto dell'Atlantico e di Robert Ballard e Jeff Cameron con il loro Nautilus non si parlava ancora.



*Il Titan, tramite una pesante gru, sta per essere incavalcato sul pontone d'appoggio sulla nave appoggio Polar Prince.*

Questo minisommersibile non aveva uno scafo portante e uno resistente, ma uno scafo unico come i sottomarini nucleari, costituito da segmenti di struttura toroidale. Più di una decina di anni dopo veniva ritrovato il Titanic, ne seguì il battage pubblicitario, il famoso film e la strada all'esplorazione turistica degli abissi esplose letteralmente, diventando una lucrosissima operazione commerciale, a fronte di quelle esclusivamente scientifiche che erano state condotte nei decenni precedenti dal professor Piccard e dal comandante Costeau.

Al battello di cui sopra mi ha fatto ripensare il Titan, perché nell'esposizione genovese era stato presentato con la prora aperta ed una completa visione nell'interno dello scafo, più o meno come abbiamo visto, nei giorni della sua scomparsa, il secondo.

La vicenda del Titan, di proprietà di OceanGate Inc. una società privata americana fondata nel 2009 con sede a Everett, Washington, in grado di fornire sommersibili con equipaggio per turismo, industria, ricerca ed esplorazione era iniziata male, a partire dal nome, che la stampa avevano subito messo in connessione con il Titanic dal momento che avrebbe dovuto immergersi sul tragico transatlantico. In realtà si chiamava così solo perché aveva lo scafo in titanio.



*Il Titan, tramite una pesante gru, sta per essere incavalcato sul pontone d'appoggio sulla nave appoggio Polar Prince.*

### **Strano battello per strani ospiti**

I due punti base della vicenda sono questi: uno strano battello per altrettanto strani ospiti, una accoppiata vincente. Non sono ingegnere navale né metallurgico, ma un po' di pratica in tanti anni l'ho fatta, e posso quindi dire sulla base di prove confermate dagli inquirenti che indagano sul sinistro che il *Titan* aveva una struttura, una conduzione di manovra e una componentistica una peggiore dell'altra; e per andare a rischiare la vita negli abissi la OceanGate si faceva pagare 250.000 dollari a persona, per un viaggio nel quale l'ospite era trattato come un pacco postale.

Se dovessi rischiare la pelle a 4.000 metri di profondità e avessi 250.000 dollari da buttar via lo potrei anche fare ma vorrei essere informato sulle caratteristiche del mezzo al quale affiderò la mia vita, ricevere un

addestramento utile e funzionale ed essere sicuro che il battello sia dotato di apparecchiature adeguate. Sul **Titan** non avveniva niente di tutto questo.

Il battello non era altro che un semplice tubo di titanio e carbonio. Materiali eccellenti in grado di resistere a pressioni inimmaginabili diceva l'azienda, ma poi si verrà a sapere che si trattava di materiali quasi di scarto comprati a basso prezzo dall'industria aeronautica. Lo scafo era un ambiente lungo poco più di 6 metri e mezzo e largo 2,8, con il pavimento che ne diminuiva l'altezza vivibile.

Al suo interno si trovava solo qualche faretto, tre o quattro piccoli corrimano sul soffitto e due consolle con un joy stick identico a quello di una qualsiasi play station. Il sistema di guida consisteva in un controller di gioco Logitech rinforzato con due schermi tattili. Lo stesso gamepad wireless Logitech F710, è in vendita dal 2011 su Amazon, e si può acquistare a 42 sterline.

Il pilota del **Titan** poteva comunicare con la nave appoggio solo tramite messaggi di testo, dal momento che non era presente alcun sistema GPS, quindi niente messaggi vocali. Un po', ironia della sorte, come il **Titanic** che poteva comunicare con le stazioni a terra solamente tramite alfabeto Morse. Ma eravamo nel 1911 e non nel 2023.



*La nave appoggio Polar Prince che dopo aver portato il pontone in posizione rimane nella zona di operazione fino al segnale di termine attività ed emersione del Titan per poi procedere a recuperarlo.*

### **L'interno del Titan**

Dopo essere entrati nell'abitacolo si veniva inchiodati senza alcuna possibilità di uscirne e neanche di esserne estratti, perché si era bloccati da una calotta di titanio sulla quale campeggiava un grosso oblò che costituiva l'unica possibilità di vedere qualcosa del mondo esterno.

Dentro facevano una debole luce solo due o tre faretto, da utilizzare con parsimonia per non consumare le batterie, oltre ad alcuni stick luminescenti come quelli che si adopra la polizia stradale per segnalare in scarsa visibilità. Anche se già a poche decine di metri di profondità l'apporto di luce dall'esterno si azzerava e il **Titan** poteva fare affidamento solo su quattro fari posizionati attorno alla prora. Da utilizzare anche questi con parsimonia.

La durata della missione era prevista entro le 10 ore, ma la disponibilità di ossigeno per 5-6 persone era di ben 96 ore tra quello immagazzinato e quello rigenerabile. La rigenerazione era simile al filtro a calce sodata di un sacco polmone ARO, mentre un convettore movimentava l'aria.

Tutti sedevano sul pavimento, il pilota a poppa con i due schermi e il joy stick; non esistevano sedili, non c'era spazio per stare in piedi e non esistevano neanche, è incredibile, cinture di sicurezza, anche se il **Titan** effettuava manovre cinematiche alla velocità di 4 nodi.

Prima di imbarcare era richiesto ai partecipanti di seguire una “dieta a basso residuo” (povera di fibre per diminuire gli stimoli corporali) il giorno prima dell’immersione e di non bere caffè la mattina della partenza (per diminuire lo stimolo a urinare). Non esistendo riscaldamento si dovevano indossare indumenti termici. Se durante la navigazione a qualcuno fosse venuto un impellente bisogno fisiologico, nella sezione prodiera sotto il pavimento si trovava un piccolo water chimico simile a quello di un camper, e per la privacy si isolava la prora con una tenda. Così, tra il puzzo e una tendina da due soldi ci si liberava, tornando poi a sedersi nel “tubo”. Per 250.000 dollari.

Nel cono poppiero si trovava l’apparato per la rigenerazione dell’ossigeno e l’elettronica di bordo, un Real Time Monitoring System, ossia una semplice piattaforma che tramite PC consente di visualizzare in tempo reale i dati del battello e che rilascia un plot ogni 15 minuti. Le comunicazioni, come abbiamo già detto, avvenivano tramite messaggistica.

Del favoleggiato sistema vantato dalla OceanGate che avrebbe dovuto mappare ogni centimetro quadrato dello scafo per avvertire in tempo reale di eventuali criticità, dopo l’incidente non si è più parlato; ma anche se questo sistema fosse esistito, quando a 1,850 metri un sensore mi dovesse avvertire che sta per schiantarsi tutto non avrei neanche il tempo di pregare.

La capacità di movimento del battello era garantita da quattro motori elettrici intubati, simili a quelli che utilizzano le navi per le manovre in porto, due in basso a prora per gli spostamenti longitudinali, e due in alto al centro, basculanti, per manovre di risalita o immersione e di rotazione attorno all’asse longitudinale dello scafo.

La missione si articolava così: 1) il **Titan**, rizzato su un pontone veniva avvicinato dalla **Polar Prince** al punto di operazione. 2) questo veniva messo a mare e raggiungeva il punto di immersione. 3) qua si immergeva fino a raggiungere una profondità attorno ai 100 metri. 4) il **Titan** si svincolava dalla zattera e procedeva autonomamente fino al Titanic attorno al quale effettuava la ricognizione prevista per poi risalire verso il punto di recupero.



*La nave appoggio Polar Prince che dopo aver portato il pontone in posizione rimane nella zona di operazione fino al segnale di termine attività ed emersione del Titan per poi procedere a recuperarlo.*

### **Il dramma del Titan: i suoi passeggeri**

Prima di proseguire è necessaria una precisazione: siamo fermamente convinti che ogni persona che disponga di una rendita la possa utilizzare nella maniera che ritiene più confacente, secondo i suoi gusti, scelte e idee, in

conseguenza delle quali può correre qualsiasi rischio e pericolo. Ma non per questo si deve ritenere oggetto di ammirazione e di rispetto.

Passiamo ora a osservare il bizzarro equipaggio che si era imbarcato sul *Titan* il giorno della disgrazia: per primo l'ingegnere aerospaziale Stockton Rush, amministratore delegato della OceanGate Expedition e responsabile di ogni sua attività, presente per motivi promozionali. Nel 2010 aveva inventato il turismo di profondità per permettere a persone facoltose di andare a vedere con i propri occhi il *Titanic*, decisione ineccepibile; ma era meno ineccepibile il fatto che il *Titan* sembra non avesse richiesto, né ricevuto, molti costosi controlli e certificati di sicurezza obbligatori per avere l'autorizzazione a navigare ed operare commercialmente con personale ospite a bordo.

Il secondo era Hamish Harding, miliardario britannico di 58 anni a capo della Action Aviation, società aeronautica con sede negli Emirati Arabi. Uomo avventuroso (che al contrario di Indiana Jones che viaggiava per lavoro, i viaggi li poteva pagare) detentore di tre Guinness World Record per aver visitato più volte il Polo Sud, essersi immerso nel punto più profondo della Fossa delle Marianne ed essere andato come turista nello Spazio con il razzo New Shepard di Blue Origin. Il tutto per pura soddisfazione personale.

Il terzo, Paul-Henri Nargeolet, 76 anni, forse a bordo come pilota, era il maggior conoscitore del *Titanic* al mondo. Ufficiale della Marine Nationale nel 1987 aveva confermato, ritrovandolo sul fondo dell'Oceano, la presenza del *Titanic*, e in 34 successive immersioni aveva recuperato oltre 1.800 suoi oggetti che giacevano sul fondale. Prima dell'immersione fatale aveva confessato ad alcuni parenti che non aveva fiducia in quel mezzo che riteneva insicuro, ma che ci sarebbe andato lo stesso per amore del *Titanic*.

Il quarto ospite, accomunato agli altri dalla voglia di utilizzare le proprie rendite per raggiungere mete estreme era Shahzada Dawood, un uomo d'affari pakistano risiedente in Inghilterra, vicepresidente di Dawood Hercules Corporation e dirigente del SETI (Search for extraterrestrial intelligence), noto centro di studi spaziali. Aveva voluto che lo accompagnasse il figlio diciannovenne Suleman che inizialmente sembra si fosse opposto, terrorizzato, al viaggio, ma poi il ragazzo, estremamente appassionato del Cubo di Kubrik, aveva accettato l'immersione per avere il record di risolutore del Cubo alla massima profondità della Terra. *Talis pater...*

Dunque, se escludiamo Suleman che con tutte le sue bizzarrie possiamo considerare un succube del padre, abbiamo quattro persone spinte dalla necessità quasi maniacale di raggiungere risultati estremi; una, Harding, con dei problemi alla vista che gli avrebbero precluso qualsiasi possibilità che non avesse potuto acquistare, Nargeolet con la sua spinta compulsiva che lo aveva portato ad effettuare decine di immersioni ad alto rischio per recuperare rottami del *Titanic*, una sorta di robivecchi dei fondali. Vi sembra normale? Per non parlare poi di Dawood che, per la sua insana passione, decide di portare con se il figlio in una trappola potenzialmente mortale? Un panorama singolare, quindi, quattro facoltosi appassionati dell'estremo che pur di immergersi sul "loro" *Titanic* passano sopra a dubbi e problemi imbarcando su un battello insicuro andando incontro alla morte.



**Il pontone, oramai lontano dalla nave appoggio, effettua le ultime procedure prima di immergersi di prora.**

Persone che avrebbero licenziato il proprio autista se si fossero accorti che una gomma della loro macchina aveva il battistrada appena consumato, ma che sono scesi a 4.000 metri di profondità ammassati come pecore in un tubo senza apparato propulsore e incapace di comunicare in tempo reale con la superficie, e che nei precedenti viaggi aveva avuto serissimi problemi.

Qui si colloca la presenza dell'amministratore delegato Rush che aveva preso il posto della moglie di Dawood. È stato detto che questa aveva ceduto il posto al figlio, ma sembrerebbe che la famiglia sia invece stata divisa (salvando così Christine) dalla volontà di Rush di essere presente a bordo per far tacere le voci che si erano sparse sulla inaffidabilità del mezzo e far risalire così l'attendibilità delle azioni della OceanGate Expedition.



*Un'immagine premonitrice: Stockton Rush, amministratore delegato della OceanGate Expedition da solo all'interno dell'abitacolo del Titan; è seduto a poppa, e non sa che quella diventerà la sua ultima dimora.*

Il **Titan** aveva già effettuato tre immersioni operative, con una frequenza grosso modo annuale e una cinquantina di collaudi ma quasi tutti in proprio. Le voci che si stavano diffondendo avrebbero potuto portare ad un crollo delle prenotazioni dei viaggi se si fosse venuto a sapere che il **Titan** era stato realizzato con materiali a basso coefficiente di sicurezza.

E, questa volta con il senno di poi, pensiamo anche a quanto costeranno le sofisticatissime e inutili operazioni di ricerca e di un impossibile soccorso, nelle quali sono state impiegate le vite di specialisti ed esperti. E per che cosa? Per gli interessi di un uomo d'affari e le costose voglie di altri quattro. A questo punto avveniva il dramma.

### **In Memoriam**

Non parliamo dell'implosione del **Titan**, no il dramma è stato un altro: ossia che tutti sapevano.

Dopo l'incidente, infatti, si è fatto avanti David Lochridge, ex direttore delle operazioni marittime della OceanGate che era stato licenziato da Rush perché aveva detto che il battello era pericoloso; poi Craig Currag, presidente della Galactic Experience, altra azienda di viaggi estremi che si era immerso sul **Titan** dicendo poi che nel suo interno era impossibile respirare; quindi Karl Stanley, che gestisce un'attività subacquea in Honduras e che aveva dichiarato di aver riscontrati scricchiolii indicativi della sofferenza del metallo; Jaden Pan, giornalista della Bbc si era immerso per effettuare una trasmissione quando il **Titan** era rimasto bloccato ore in profondità per una batteria difettosa, e poi per lo stesso Nargeolet lo scafo era inaffidabile.



*Il "Titan" e il suo ultimo equipaggio: da sinistra: Shahzada suo figlio Suleman, Paul-Henri Nargeolet, Stockton Rush e Hamish Harding*

Possibile che fossero tutti bugiardi, stupidi e mitomani? E sulla base delle loro dichiarazioni qualcuno aveva fatto qualcosa? No, niente, anche per non contrariare Rush e le sue speranze di guadagno. Possibile che nessuno avesse trovato niente da ridire? Salvo Nargeolet, s'intende, che però era un caso perso da non prendere in considerazione. O forse tutti pensavano che per 250.000 dollari sarebbero tornati certamente in superficie? D'altra parte è risaputo che la mente umana, una volta superato un pericolo, ne rimuove gli aspetti più scabrosi per utilizzarne quelli gradevoli rendendo positivo anche un ricordo negativo.

Un'antica allocuzione latina recitava "Quos vult Iupiter perdere, dementat prius", letteralmente, "A quelli che vuole rovinare, Giove toglie prima la ragione". Alle volte viene da interrogarsi su quanto fosse valida la saggezza degli antichi.



La OceanGate, l'azienda che costruiva materiali sottomarini per turismo e ricerca, a un mese di distanza dalla tragedia del *Titan* che ha causato la morte di cinque persone, fra le quali il proprio amministratore delegato Stockton Rush, mentre cercava di raggiungere il relitto del *Titanic*, ha deciso di chiudere i battenti comunicando che intende ritirarsi da qualsiasi attività subacquea sospendendo e chiudendo quelle già in corso. In realtà non è stato l'incidente del *Titan* a costringere l'Azienda a prendere questa decisione, ma le voci sempre più insistenti di irregolarità nella realizzazione e nella conduzione del sottomarino sia da parte dell'Azienda che del suo amministratore delegato. Prova ne sia che un altro sottomarino, l'*Antipodes*, già costruito e perfettamente operativo, messo in vendita da anni non riesce a trovare un acquirente e probabilmente non lo troverà mai. E mentre si attendono i risultati sull'inchiesta del disastro del *Titan*, OceanGate rimane di giorno in giorno sempre più isolata e circondata da un alone di diffidenza sempre più crescente.

## CANTIERISTICA

*Gianni Magnano, autore con Franco Belloni di una fondamentale pubblicazione sulla storia del Cantiere Costaguta, si è documentato, da vero ricercatore qual'è, anche della produzione non da diporto che il cantiere di Voltri ha realizzato su commesse della Marina Militare e della Guardia di Finanza, che vengono raccontate nel presente l'articolo corredato, come è sua abitudine, con immagini rare che tira fuori dal suo straordinario archivio che dimostra come ironizza lui stesso: "NON SOLO VELA".*



## LE IMPORTANTI REALIZZAZIONI PER LA MARINA E LA FINANZA DEL CANTIERE COSTAGUTA

GIANNI MAGNANO

Alla metà degli anni Cinquanta, dopo un passato dedicato quasi esclusivamente alle produzioni di yacht, il Cantiere Costaguta si cimentò anche nelle produzioni militari per la Marina Militare Italiana.

Il 19 Dicembre 1955 fu varato il dragamine, **Timo** della classe "Agave". Le unità della classe erano realizzate sul progetto americano dei dragamine classe "Adjutant".

I Dragamine avevano lo scafo realizzato in legno e materiali amagnetici.

Dimensioni principali: Lunghezza metri 43.87, Larghezza metri 8.07, Immersione metri 2.59, Personale imbarcato 38. Armamento antiaereo era costituito da due mitragliere da 20 mm Oerlikon.



*Foto 1 e 2 - Il 19 dicembre 1955 sulla spiaggia davanti al Cantiere Costaguta il pubblico accalcato attende il varo del dragamine "Timo" della Marina Militare Italiana.*



*Foto 3 - (a sin.)Varo Dragamine "Timo" foto di gruppo con le maestranze del cantiere.*

*Foto 4 (sopra) e 5 (sotto) - Il dragamine "Timo" al momento del varo che scivola sullo scalo e poi in mare appena varato.*



Il **Timo** fu l'unico della classe varato a Voltri, le altre 19 unità di questa classe furono realizzate a Varazze dal Cantiere Baglietto, dai Cantieri Picchiotti a Viareggio, dal Cantiere Celli a Venezia, dai Cantieri Breda di Marghera, dal Cantiere C.R.D.A di Monfalcone, a Pietra Ligure e Taranto.

L'apparato motore era costituito da due motori diesel dalla potenza di 1200 hp . I motori, accoppiati agli assi portaelica mediante giunto a riduzione, consentivano ai dragamine di raggiungere una velocità massima di 14 nodi.

Questa serie di navi vennero anche utilizzate dalla Marina Italiana come navi per ricerche oceanografiche ed addestramento, sino a pochi anni fa.

Un'altra produzione di rilievo del cantiere genovese, furono i dragamine litoranei classe Aragosta.

Queste navi sono state costruite per il dragaggio di mine navali, realizzate negli anni Cinquanta per la Marina Militare Italiana in cantieri nazionali su commessa N.A.T.O. con fondi del Mutual Defense Assistance Program (M.D.A.P.).

Le unità della classe sono state classificate dragamine MSI (Inshore Minesweepers).

In tutto ne furono costruiti 20 esemplari, tutti in Italia con fondi MDAP su progetto inglese derivato dai dragamine Classe Ham.

Dimensioni Principali: Lunghezza metri 33.25, Larghezza metri 6.27, Immersione metri 2.12  
Personale imbarcato 21. L'armamento antiaereo era costituito da una mitragliera da 20 mm Browning.  
Dai Cantieri Costaguta ne vennero realizzati 3:

o M 5462 *Pinna* - impostato nel 1956, varato il 15 aprile 1957 e consegnato il 10 luglio dello stesso anno

o M 5463 *Polpo* - impostato nel 1957, è stato varato il 9 maggio e consegnato il 10 luglio dello stesso anno

o M 5464 *Porpora* - impostato il 2 agosto 1956, varato il 13 giugno 1957 e consegnato il 10 luglio dello stesso anno



*Foto 6 - Luglio 1957 il dragamine "Polpo" in uscita per le prove dal porto di Genova.*



*Foto 7 - Agosto 1957 il "Polpo" e il gemello "Porpora" ormeggiati al Molo Giano nel porto di Genova.*

Negli Anni Sessanta, del Novecento venne costruita anche una motovedetta per la Guardia di Finanza, la Tipo GLV 2 motovedetta veloce soprannominata dalle maestranze del cantiere la "*GLV velocissima*" costruita in legno e varata nell'estate del 1962.



*Foto 8 - 8' - Estate 1962 Varo della Motovedetta "GLV2"*



*Foto 9 - La motovedetta "GLV2" in navigazione durante le prove di velocità.*

A questo il cantiere, dopo oltre settant'anni di attività, nonostante le modifiche societarie intervenute negli ultimi anni, si avviava alla chiusura.

I tempi cambiarono, le barche in legno oramai non avevano vita facile, la vetroresina si imponeva sempre più per la praticità di realizzazione e mantenimento, i maestri d'ascia, i calafati e i falegnami non erano più attuali; nuove professionalità erano richieste, le produzioni in serie si stava affermando, il mondo delle costruzioni navali pian piano si stava trasformando e i cantieri vecchio stile cessarono le attività storiche.

Oggi restano attive solo piccole realtà o impianti altamente specialistici come il cantiere Ernesto Riva sul Lago di Como, il cantiere Valdettaro alle Grazie presso La Spezia, De Cesari a Cervia, il cantiere Cecchi a Lucca e pochi altri...

L'evoluzione della nautica ha portato ad abbandonare quasi totalmente gli scafi in legno e con essa alla fine di un passato affascinante.

## STORIA MARIVELA

*Lo scorso luglio si è svolta la 50esima edizione della celebre regata del Fastnet, 695 miglia fino al Fastnet Rock e ritorno: 430 barche alla partenza, la flotta più numerosa di sempre, quasi 3000 velisti di 49 paesi tra cui diversi italiani. I social e la stampa hanno ampiamente documentato l'evento, il Notiziario per ricordare la regata di flotta più importante del mondo che parte da Cowes nelle acque britanniche del Solent, ripropone un'intervista a Beppe Croce di cinquant'anni fa in occasione della presenza a Cowes di una barca della nostra Marina Militare per l'altrettanta difficile regata del Wolf Rock.*

*(dalla rivista "Yachting Italiano, luglio-agosto 1954)*

## **“CHIAR DI LUNA”, TRICOLORE SULLE GRIGIE ACQUE DI COWES**

*intervista a Beppe Croce*



*Cesare Sangrossi, nel disegnare e costruire Chiar di Luna, il terzo classe RORC della Marina Militare, realizzò una barca insieme al Skipper Gianni Perù, si affrettava nelle regate d'altura mediterranee più importanti. (Foto Franco Belloni).*

Appena arrivato a Genova da Cowes, abbiamo chiesto a Beppe Croce (foto), membro dell'equipaggio del Chiar di Luna le sue impressioni sulla trasferta inglese. Ecco quanto ci ha risposto.

- Come mai avete deciso di andare con un piccolo Ocean Racer Italiano a Cowes, per una regata d'altomare?

- Marivela, il club velico della Marina Militare, cui appartiene il "Chiar di Luna", dopo i numerosi successi ottenuti negli ultimi tre anni in Mediterraneo, anche contro barche più grandi, decise di mandare il "Chiar di Luna" a Cowes per fare delle esperienze e dei confronti, soprattutto contro le barche inglesi che, in linea di massima sono oggi le migliori barche d'altomare europee.

Questa prima partecipazione non aveva - nè poteva avere - eccessive pretese, poiché si trattava di compiere alcune regate "attorno alle boe" in un campo di corse difficile come il Solent, conosciuto palmo a palmo dagli inglesi nelle sue correnti, nelle sue maree, nei suoi giochi di vento, mentre nessuno, tra i membri dell'equipaggio, aveva mai corso a Cowes; e si trattava poi di prendere parte ad una regata d'altomare difficile e dura come il Wolf Rock, di circa 350 miglia, con partenza da Cowes, viraggio di una boa davanti a Cherbourg, viraggio dello "Scoglio del Lupo" (Wolf Rock) e arrivo a Brixham.

- Com'era composto l'equipaggio?

- Il Comandante del Chiar di Luna, lo skipper era il Col. Gianni Pera, ben noto in Mediterraneo per le sue clamorose vittorie su Orsa Minore, su Chiar di Luna e su Swallow: un vero hot number come lo ha definito recentemente il Cav. John Illingworth, l'asso degli ocean racers inglesi. Ufficiale di rotta era il Catp. Corvetta Fantoni, il Col. Schirru ed io, i due timonieri, il Magg. A. N. Cerri, il Cap. Marce prodieri.

- E come portaste la barca dall'Italia?

- Chiar di Luna venne spedito per ferrovia a Cherbourg, qui venne sbarcato, armato e, con una bellissima navigazione, arrivò a Cowes in piena notte.



Gianni Pera e John Illingworth

A Cowes, dopo varie uscite di allenamento e di messa a punto definitiva, ci preparammo ad affrontare le prime regate: tempo sempre incerto, con piovvaschi e vento medio al mattino, che calava notevolmente sul primo pomeriggio, terminando, di solito, con una leggera brezza e qualche raggio di sole, verso il tramonto. Tempo comunque molto umido, senza speranza di far asciugare bene le vele dalla sera al giorno dopo.

- Molte barche?

- Dire molto non significa nulla: io sono rimasto veramente meravigliato ed entusiasta di Cowes, delle barche che vi si vedono e dell'atmosfera in cui si passano le giornate. Basta pensare che, nelle giornate di regata organizzate dal Royal Yacht Squadron, ben 480 barche erano in corsa, ocean racers, 8 metri della Cruiser Racer Class, 6 metri, 5,5, dragoni, stars, swallow, redwings, flying fifteen, Burnham O. D., Hornet, e persino la piccolissima Classe dei Cadets. I percorsi delle varie classi erano naturalmente differenti, ma tutti, all'arrivo, confluivano sotto il vecchio castello dello Squadron, con gli

Spinnakers di tutti i colori: uno spettacolo che un yachtman non potrà dimenticare mai più.



**- Ci vuol dire qualcosa delle Regate di Chiar di Luna?**

- *Volentieri. Abbiamo corso tre regate a Cowes, le tre regate organizzate dal Royal Yacht Squadron.*

*Le Regate per le Classi RORC nel Solent, vengono naturalmente corse a compensi, ma non con i compensi del RORC. Il fattore di tempo compensato, del RORC, serve di base, ma vari altri elementi concorrono per il compenso definitivo: la Federazione inglese, infatti, desidera che le barche grandi e vecchie, evidentemente svantaggiate dal RORC, specialmente su triangolo, abbiano la possibilità di avere delle chances; e quindi il compenso di **Chiar di Luna** molto favorevole come RORC, non era altrettanto favorevole con il compenso che gli inglesi chiamano "del Solent".*

*Le Regate erano tutte di circa 20 miglia, e il percorso non era fisso; variava giornalmente, secondo il vento e la corrente. Di solito si partiva al lasco, con il favore della corrente, e, nel percorso, le andature larghe erano più frequenti, così come l'uso dello Spinnaker, che tutti gli ocean racers inglesi aiutano, appena possono, issando, sotto di esso, il fiocco denominato "bolero". (Ma si tratta, quasi sempre, di un "Genoa" issato solo a metà).*

*Delle tre Regate, i partenti furono rispettivamente ventitré, quarantaquattro e quarantasette, tutte barche con un rating da 19 a 30 piedi.*

*Nella prima regata, dopo essere partiti in testa e aver fatto in testa il lato di lasco e il lato di bolina, mare calmo vento leggero, perdemmo il primo posto a causa della bonaccia, che ci obbligò ad ancorarci per non essere trasportati dalla corrente troppo lontani dalla boa: le altre barche, indietro, ci raggiunsero col favore della corrente e nell'ultimo lato, in poppa, dopo il cambio della corrente, i più grandi ci superarono. Con i tempi compensati fu primo **Lady Bird** un bellissimo recentissimo sloop di C. I. Dibben, **Chiar di Luna** secondo e **Gauntlet**, un cutter della Marina inglese, terzo. Per la seconda regata, la partenza venne data in bonaccia assoluta, con favor di corrente: è inutile dire che molti... partirono a marcia indietro, e alcuni andarono a sbattere, sia pure molto dolcemente, sulle navi da guerra alla fonda.*

*Finimmo la regata, dopo molti salti di vento, in sesta posizione (t. comp.) e vincitore fu **Princeza** un bello sloop di L. Kitcot, e secondo fu il notissimo **Yoanne** sloop di H. E. Gilham, terzo il vecchio **Kalistra**.*

*La terza regata, con vento medio, mare calmo, fu vinta da **Joanne** che è una delle barche che ho più ammirate a Cowes, secondo il **Phoenix** di Nicholson, terzo il **Princeza**: noi pur essendo partiti in testa, perdemmo molto tempo nella bolina, per i rifiuti delle barche più grandi (c'erano 47 concorrenti) e ci classificammo noni.*

**- Quali, tra gli avversari, le ha fatto più impressione?**

- *Parlando di regate su triangolo, due barche mi hanno fatto molta impressione: il **Joanne** il magnifico sloop disegnato da Clark perfettamente invelato e con un equipaggio formidabile, e **Uomie**, uno sloop disegnato da Robb, che quest'anno ha vinto nove regate su dieci. Parlando invece d'altomare, debbo dire che **Lutine** e **Fandango** entrambi disegnati da Laurent Giles, mi hanno fatto molta impressione, quando li ho visti navigare nella Manica, nel pieno della tempesta. Per queste due barche, la tempesta era pane, e navigavano con una tranquillità che doveva fare molta . . . invidia a tutte le barche più piccole, fra le quali eravamo anche noi.*

**- E la regata d'Altomare?**

- *Questa, come diceva Kipling, è un'altra storia. Infatti, dopo una settimana di calma, a Cowes, sia pure sotto frequenti piogge, sembrava che la Regata del Wolf Rock avrebbe dovuto svolgersi in condizioni idilliache, e invece, proprio alla vigilia, una zona di depressione che muoveva dall'Atlantico con direzione Nord Est lasciava poche probabilità di evitare il tanto paventato "gale". La nostra partenza era fissata per le 10 di sabato 7 agosto, e gli iscritti, erano 18.*

*Alla nostra regata erano iscritte due barche della 1 Classe Rorc, e precisamente **Lutine** e **Overlord**: cinque della seconda classe, e cioè: **Fandango**, **Griffin**, **Sea Soldier**, **Swanhil** e **Cinderella**, e undici terze classi, quali: **Joliette**, **Righi Royal**, **Prelude**, **Lothian**, **Gauntlet**, **Chiar di luna**, **Sunmaid II**, **Leonie**, **Bambi**, **Aweigh** e **Bardu**.*

**- Tutti inglesi?**

- *Sì, tutti inglesi eccetto il nostro **Chiar di Luna** ed il francese **Bambi**, recente vincitore della Cowes-Dinard. Verso le otto di mattina, quando ci imbarcammo, il tempo confermava in pieno le previsioni del bollettino e i*

*dati del barometro: il bollettino delle 8, da Plymouth, dava infatti il «Warning Gale» per l'English Channel e nella Manica era segnalato vento fresco da Sud-ovest e mare agitato. La partenza era verso Est, avremmo cioè dovuto navigare nel Solent a gran lasco, per uscire poi nella Manica puntando su Cherbourg con rotta 205°.*

*Date le previsioni del tempo, e minuti prima della partenza, stracciò una randa, che non venne sostituita, e la barca, di cui non ricordo il nome, rientrò in porto.*

*Partenza al lasco, quindi, alle dieci esatte, delle tredici (avviso per chi è superstizioso!) barche superstite: i due prima classe dovevano partire alle 10,15.*

*Partenza in gruppo, sotto un violento piovasco che, a tratti, ci maschera la costa dell'isola di Wight, a meno di mezzo miglio sulla dritta. Piovaschi alternati a violente raffiche e a improvvise bonaccie, di pochi istanti, fino al No man's land fort, nei pressi di Bembridge. Al traverso della boa di Bembridge Ledge, un magnifico sole ha sostituito la pioggia: navighiamo da circa due ore, il vento è molto aumentato, e la Radio ci ha comunicato il segnale di Gale increasing, cioè tempesta in aumento.*

*Le prospettive non sono delle più rosee: iniziando la navigazione nella Manica il francese **Bambi** vira di bordo, rientra nel Solent e fa segno di averne abbastanza: un piccolo terza classe celeste, mi pare **Aweigh**, vede il suo spinnaker in difficoltà e lo ammaina perdendo molto cammino.*

*Entrando nella Manica, e sotto l'aumentare continuo del vento, cambiamo fiocco, **Chiar di Luna** quantunque non a suo agio in tale condizioni di vento e di mare, è docilissimo al timore e si porta con due dita: orziera quanto sufficiente per essere viva, la barca non straorzava mai e eravamo solidamente nel gruppo di testa, mentre, di poppa, si avvicinavano velocemente i due prima classe partiti dopo di noi. Sotto le raffiche sempre più violente, rompiano due volte il maniglione della scotta del fiocco, e rompiano successivamente una drizza del fiocco. Approfittiamo della sua sostituzione per cambiare ancora fiocco, issando il più piccolo, varie barche sono con la prora nel vento, per ridurre ancora la velatura: altri due abbandonano e appoggiano, a lasco, probabilmente su Portsmouth. Verso le tredici - lo ricordo come fosse un'ora fa - ci si aprì la pastecca alla base dell'albero, su cui passava la drizza della randa, e solamente con uno sforzo veramente disperato Pera, Marce e Cerri riuscirono a issare nuovamente la randa, dopo aver perso un po' di tempo, qualche minuto, con la prua al vento, per rendere possibile tale manovra. Il nostro equipaggio, diciamo così, mediterraneo, si comportava benissimo sotto l'infuriare del "gale"; ottimismo e serenità a bordo, solamente qualche battuta... non riferibile, indirizzata alle tute impermeabili, che non erano più nè tute nè impermeabili. Alle tredici e venti, quando il "gale" non aveva ancora raggiunto il suo punto massimo, rottura della drizza della randa, quasi contemporaneamente ad un analogo incidente avvenuto sul **Griffin**: ciò voleva dire un addio alle nostre dure fatiche che non erano servite a nulla.*

*Non si poteva pensare, infatti, di sostituire in mare la drizza: e la drizza dello spinnaker non è, sul **Chiar di Luna**, in testa d'albero, e quindi non era neppur pensabile tale manovra di fortuna.*

*Non c'erano, purtroppo, alternative: o continuare con la vela di cappa issata sulla drizza dello spinnaker; (e avevamo ancora da fare circa 300 miglia, di cui almeno 250 di bordeggio) o rientrare nel Solent, tentando di raggiungere Cowes o di appoggiare in qualche ridosso. La decisione di Pera, suffragata dalla piena approvazione di Fantoni, fu certamente la più saggia: continuare così, senza più alcuna speranza di successo, in condizioni di tempo in netto peggioramento (se ancora era possibile che peggiorasse) sarebbe stato forse un gesto romantico, ma sarebbe stata, tecnicamente, una pazzia. In quel momento, l'osservatorio di Cowes, e quindi a ridosso, constatava che nel Solent la velocità del vento raggiungeva le 62 miglia orarie: quale era la sua velocità nell'aperta Manica? E sempre a Cowes, in quel pomeriggio, la Regata di Cork (Irlanda) veniva rimandata per il maltempo, e tre barche, uno Swallow, un Redwing e un Flying Fifteen affondavano all'ormeggio. Col nostro, i ritiri erano dunque già cinque, dopo nemmeno quattro ore di corsa, e restavano in gara undici barche.*

**- E tutte finirono la Regata?**

*- Nemmeno per sogno: alcune, nel corso della serata di sabato e nella notte sulla domenica dovettero appoggiare nei porti francesi della Manica, altre si ritirarono prima di sera e rientrarono in Inghilterra: tra esse il famoso **Fandango**, che avevamo visto passare come un dominatore, nel corso della notte ruppe la leva della sartia volante di dritta, e rientrò a Cowes il giorno dopo. In definitiva, dei sedici partenti, solamente due*

(e fu la percentuale più bassa nella storia delle Regate d'Altomare inglesi) riuscirono ad arrivare a Brixham, il prima classe **Lutine** e il terza classe **Right Royal**, dando un esempio luminoso di arte nautica, di preparazione e, in un certo senso, anche di un pizzico di fortuna, perchè, in Regate tanto dure gli imponderabili hanno anche una loro parte non indifferente.

- **E come rientrate a Cowes?**

- Questa, ahimè, fu la parte più dura e difficile della nostra navigazione, perchè il **Solent**, in bordeggio, contro corrente, in quelle condizioni, non era veramente una navigazione piacevole. Avemmo infatti più volte la tentazione di rilasciare a Bembridge, o a Ryde, o a Portsmouth, ma nelle condizioni in cui eravamo, bagnati, stanchi, e un po' amareggiati, fu certamente un'ottima cosa essere rientrati a Cowes, sia pure dopo cinque o sei ore di battaglia contro gli elementi. Sul tramonto del sabato, eravamo l'unica vela nel Solent, e il nostro ufficiale di rotta, che oramai conosceva il Solent come. . . il golfo di Spezia, ci condusse a Cowes nel migliore dei modi.

- **E allora, progetti per il futuro?**

- Alla fine di una regata d'altomare si pensa già alla prossima, tanto che Pera e i suoi speravano di poter correre la Regata da Brixham a Belle Ile; ma il maltempo, durato oltre dieci giorni nella Manica, non rese possibile il trasferimento delle barche concorrenti fino a Brixham. Quanto a me, sono veramente lieto delle esperienze fatte lassù: ho avuto la soddisfazione di correre con un eccellente equipaggio, con un uomo sereno e calmo come Pera, con un ufficiale di rotta che ritengo insuperabile: non ho quindi che dei simpatici ricordi, solamente velati dal rammarico di non essere arrivato a Brixham. Ma sarà per un'altra volta, perchè chi ha corso una volta nella Manica rimane stregato: ci ritorneremo.



Da "Vela e Motore", dicembre 1954: *“Il brillante consuntivo della stagione velica 1954”*, a firma di Franco Belloni:

*“ . . . Ma l'attività crocieristica degli italiani non era limitata al solo “mare nostrum” di buona memoria. “Chiar di Luna” il terza classe della Marina Militare partecipava alle regate del Royal Yacht Squadron in agosto a Cowes ottenendo dei buoni piazzamenti. Prendeva pure il via alla crociera del “Wolf Rock” ma la sfortuna e le avarie lo costringevano – insieme a tanti altri – al ritiro. Nel complesso però questa prima presa di contatto degli italiani con gli inglesi nei loro campi di gara poteva considerarsi soddisfacente e quale inizio di una futura e maggiore nostra partecipazione a regate d'alto mare al nord.*



## STORIA DEL CANOTTAGGIO

*Di Sergio Pepe, amico e assiduo redattore di vela e canottaggio del nostro Notiziario sappiamo tutto. Per la prima volta è in coppia con Vincenzo Palomba, napoletano trapiantato a Lecco, già kajakista del Circolo Posillipo e Vice Presidente della FICK, che ha creato un sito nel quale racconta la storia del C.N. Posillipo e, con esso, degli sport nautici italiani ([http://www.cnposillipostory.net/02\\_index.htm](http://www.cnposillipostory.net/02_index.htm)). In più, Vincenzo ha in corso la realizzazione di un libro che non riesce a terminare, perchè le sue ricerche portano a scovare sempre ulteriori notizie da pubblicare.*

### L' EDIZIONE DEL 1949 DELLA COPPA LYSISTRATA di VINCENZO PALOMBA E SERGIO PEPE

I Circoli storici italiani, tra le tante benemerenze sportive, spesso ultra centenarie, hanno anche quella di conservare i documenti della propria memoria, senza tenerli chiusi in cassetti, ma mettendoli a disposizione di tutti, grazie ai moderni sistemi di pubblicazione on line. A ciò deve essere aggiunta l'iniziativa dell'UNASCI - Unione Nazionale Società Centenarie Italiane (<https://www.unasci.com/web/index.php>), che ha realizzato il sito "Museo UNASCI" destinato a raccogliere le testimonianze storiche delle società sportive ultra centenarie, e che a oggi conta 1277 documenti e foto messi on line (<https://www.museounasci.com/categoria-prodotto/periodo-storico/>). Inoltre, da 19 anni l'UNASCI mette in palio contributi annuali per il progetto "Archivi vivi - Conoscere la Storia dello Sport" al fine di sensibilizzare le Società Sportive Centenarie associate sull'importanza di detenere un archivio, aiutando le società stesse a catalogare i documenti e a conservarli in maniera adeguata, rendendoli disponibili alla consultazione ed alla conoscenza.

(<https://net.unasci.com/presentazione-del-progetto-archivi-vivi-conoscere-la-storia-dello-sport-anno-2023-19-edizione/>).

Per quanto riguarda gli archivi on line, non si può che iniziare, ovviamente, dallo Yacht Club Italiano che tramite questo link <https://www.yachtclubitaliano.it/centroricercheyci/> consente di esaminare documenti, foto di barche, piani velici, articoli di riviste e l'archivio di Franco Belloni.

Segue il C.R.V. Italia che tramite questo link <https://www.crvitalia.it/?to=crvi&a=storia> consente di consultare dieci album composti da complessivi 380 fogli, che contengono 921 immagini, disegni, menu, locandine, ritagli stampa, cartoline e programmi di eventi, a partire dal 1889 fino al 1972.

Grazie alla disponibilità del Circolo, la redazione di questa rivista ha avuto la possibilità di sfogliare l'album cartaceo e fotografare il contenuto del programma delle regate dell'8 maggio 1949, che avevano come *clou* la



Foto 1.

Coppa Lysistrata.

Come è arcinoto la coppa fu donata nel 1909 all'allora Circolo Canottieri Italia da James Gordon Bennet e *Lysistrata*, è il nome del modesto yacht con il quale Gordon Bennett giunse nel Mediterraneo. *Lysistrata* era talmente modesto che, per disporre al mattino di latte fresco e di burro per i sandwich, aveva una stalla per mucche. Ecco Lysistrata ritratta nel golfo di Napoli da Antonio De Simone (*foto n.1*). James Gordon Bennett e i suoi yacht meritano specifici articoli nei prossimi numeri della rivista.

Torniamo all'edizione della storica regata che si svolse nel 1949, ed ecco il programma custodito dal C.R.V. Italia (*foto n.2*). La regata d'apertura è l'altrettanto storica e ambita Coppa Alfredo

Pattison, riservata agli esordienti, e messa in palio dal 1919. Come annotato, la vittoria è del 4 fuoriscalmo del C.C. Napoli (*foto n.3*).



Foto 2.

5ª GARA - 1949 DE Domenica 4 Maggio 1949

**COPPA FATTISON (Piemonte)**

Regata in 1000 m. di corso e 4 volte di ritorno a due rematori per barca in 1000 m. di corso.

Regolamento: ordinario.

N. GARA	CLASSE	HELENI (CANOE)	ESULTATI	TEMPO	NOTE
1	1/1	San. Can. STABA Miglior barca con 2 rematori M. Costa	Renato Di Napoli Umberto Stellato Cesare Colletta Piero Sbordone - Tim.	2'	3/5
2	5/1	San. Can. IGA Miglior barca a 2 rematori	Di Paolo Giovanni Di Paolo Ferdinando Cristofa Enrico Saverio Edmondo Cesare Colletta - Tim.		
3	1/1	San. Can. NAPOLI 1° Miglior barca a 2 rematori	Luigi Strella Piero Alberto Sbordone Aldo Piero Sbordone Sbordone Umberto - Tim.	1'	4/5
4	1/1	San. Can. NAPOLI 2° Miglior barca a 2 rematori	Ferdinando Strella Maurizio Manno Sbordone Ugo Sbordone Enrico Di Paolo Giovanni - Tim.		
5	2/1	San. Can. FOSCIPO Miglior barca	Alvise Geronzi Ugo Sbordone Sbordone Ugo Piero Sbordone - Tim.	3'	
6	3/1	San. Can. SARDA Miglior barca a 2 rematori Toscani	Ugo Sbordone Giovanni Sbordone Sbordone Ugo Di Paolo Giovanni Sbordone Umberto - Tim.	1'	

Foto 3.

Segue la Coppa, messa in palio per la prima volta dal Circolo Savoia, per ricordare il consocio Barone Cesare Colletta, per molti anni tesoriere del Comitato Partenopeo della F.I.C.. Il vincitore, con 18 secondi e 3/5 di vantaggio, (foto n. 4) è Renato Di Napoli che nel 1950 sarà, con Umberto Stellato, Campione italiano a Brindisi nel doppio canoe non classificati. Nel 1952 Renato Di Napoli, confermerà di essere un valido singolista, partecipando alle regate preolimpiche del 1952, ma, purtroppo morirà in giovane età. Tra i concorrenti in canoino, con i colori del Circolo Italia, Pasquale Migliaccio: indubbiamente quello che poi sarà il forte starista e papà di Aldo Migliaccio, nel 1984 Campione del Mondo della Classe 12 m S.I. su **Victory** (I-83).

Seguono la Targa Santa Lucia per i due con, e, per i 4 iole, la Coppa Giovanni Sbordone, offerta dai familiari e messa in palio per la prima volta. Al carrello n. 2 dell'Italia, Sergio Minozzi, non ancora ventenne, e in futuro avvocato, tra i fondatori e Consigliere della Camera degli Avvocati Civili di Napoli, e poi Governatore dell'Arciconfraternita dei Pellegrini. Molti lo ricorderanno giungere al Circolo Italia, anche negli anni 2000, a cavallo di un'Honda CB500.

La quinta gara è la Targa Mergellina per il doppio canoe non classificati, con un solo iscritto, dispensato dal percorso o, come si diceva negli anni venti-trenta del secolo scorso, "walk-over". Il doppio è composto da Giuseppe Grossetti e Mario Montuori; il primo nello stesso anno 1949 sarà Campione Italiano "Non Classificati" a Santa Margherita Ligure in coppia con Pio Musto, con il quale si classificherà secondo sia ai Campionati Italiani Juniores di luglio a Castel Gandolfo che ai Campionati Italiani Seniores di Padova. È il primo titolo italiano vinto dallo Yacht Club Canottieri Posillipo, nuova denominazione dell'originario Circolo Nautico Giovinezza, fondato il 15 luglio 1925. Infatti, le ricerche svolte da Vincenzo Palomba hanno consentito di ritrovare presso la Biblioteca Nazionale di Napoli lo statuto del 26 luglio 1943 ( il giorno dopo la storica seduta del Gran Consiglio) che riporta all'art. 1: È costituita in Napoli una associazione sportiva sotto la denominazione di "Yacht Club Canottieri Posillipo." I nuovi colori sociali sono il verde e il rosso; come

guidone viene scelta la croce di Sant'Andrea sul modello dell'Union Jack, cambiando il blu con il verde, che simboleggiava la speranza della rinascita.

In quei giorni convulsi, la sede fu oggetto di azioni di saccheggio, strenuamente osteggiate da alcuni soci, primo tra tutti Raffaele Papele Anzisi. Salvatore Maffei, Direttore dell'Emeroteca/Biblioteca Vincenzo Tucci, e Marcello James tuttora ricordano che un gruppo di facinorosi si presentò armato nella sede del Circolo e trovò la strada sbarrata da Papele Anzisi, che li preavvertì: "Anche io sono armato. Prima di ricevere i vostri colpi, riuscirò a colpire uno di voi, anzi, poiché sono un bravo tiratore, ne riuscirò a colpire anche un altro." E così i trofei furono salvi!

Nel 1955 lo Yacht Club Canottieri Posillipo prenderà l'attuale denominazione Circolo Nautico Posillipo.

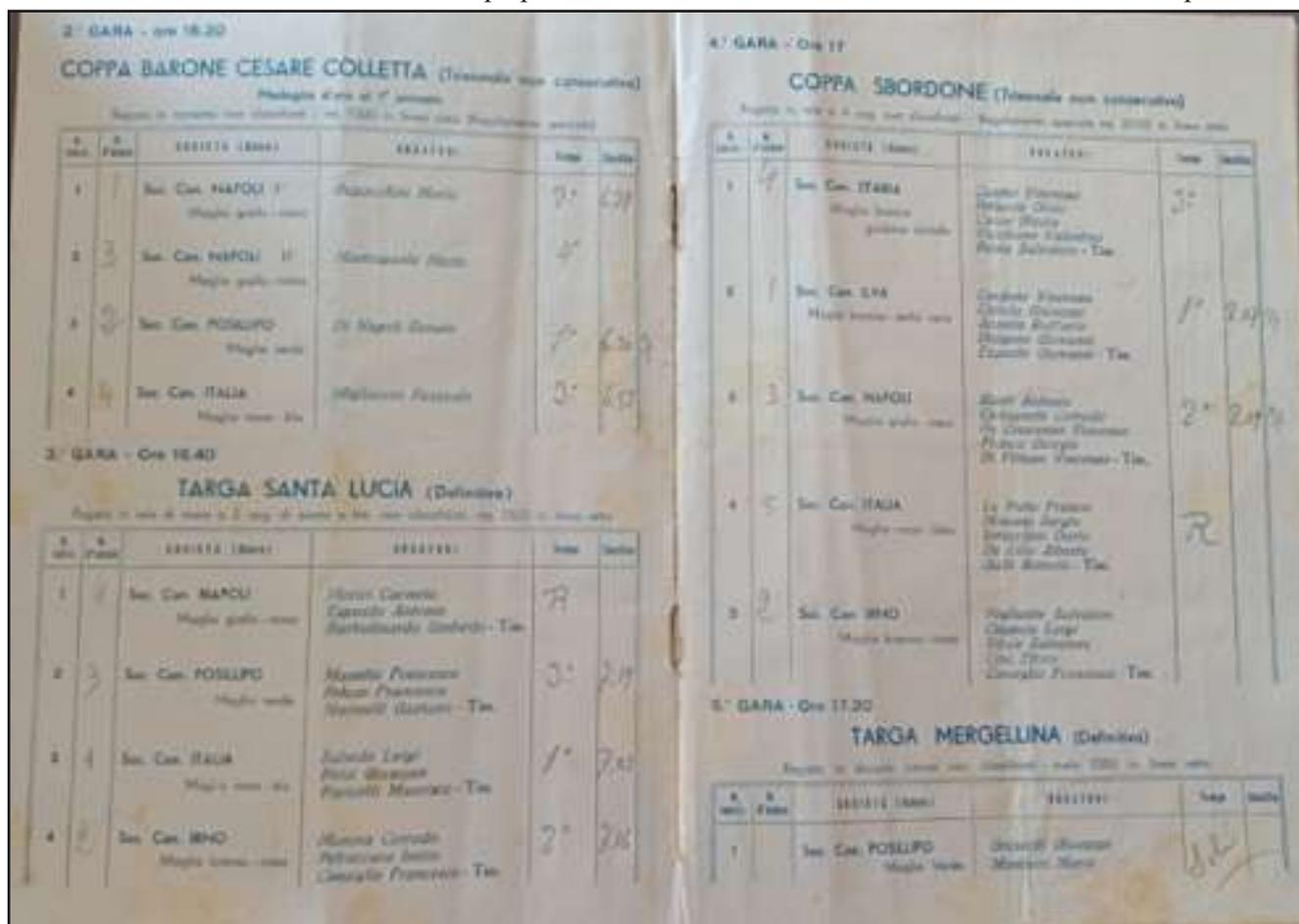


Foto 4.

Per la sesta gara scendono a mare gli otto fuoriscafo per contendersi la Coppa Francesco Santamaria, socio e animatore del Savoia, che schiera ben due otto, che si classificano primo e terzo (foto n. 5). Nell'equipaggio vincitore troviamo i nomi di Carlo Maiocchi, Luigi De Marco, Renato Ciaramella, poi Consigliere al Canottaggio del Circolo Savoia, Orlando Marini, Giovanni Giacalone, Vincenzo Tucci e del timoniere Vittorio Losenno, che l'anno successivo, il 4 giugno 1950, con Maiocchi II e Vaccari, batteranno l'otto della Moto Guzzi, aggiudicandosi la Coppa Andrea Carafa d'Andria (v. n. 129 - maggio 2023 di questa rivista). Nell'altro equipaggio del Savoia terzo classificato, spicca il nome del diciannovenne Antonio Cifariello, figlio dello scultore Filippo, e che di lì a poco avrebbe intrapreso la carriera di attore e poi, negli anni '60, di giornalista-documentarista per la RAI. Per la realizzazione dei documentari viaggiò per il mondo e proprio in uno di questi viaggi perderà la vita nel 1968, a soli 38 anni, nello Zambia, a causa di un incidente aereo.

Nell'otto del Posillipo vi sono Mario de Rossi e Sergio Capolino. Il primo, Mario de Rossi, era giunto sesto alla Lysistrata dell'anno precedente, e giungerà terzo ai Campionati Italiani Juniores di Castel Gandolfo in due senza, con Antonio D'Angelo, fratello del più noto Carmine. Mario de Rossi sarà protagonista per decenni della vita sociale e sportiva del sodalizio, e autore, nel 2002, del volume "Circolo Nautico Posillipo immagini e cenni storici." Inoltre, Mario de Rossi sarà Presidente del Panathlon Club Napoli e curerà la pubblicazione

della rivista Caprinapoli. Sergio Capolino sarà il prodiere, insieme a Salvatore Bonetti, del *Lightning Temporale*, che, con al timone Raph Camardella vincerà il Campionato Europeo del 1956 sul Lago di Neuchâtel, in Svizzera. Nel 1960 vincerà il Campionato Italiano della Star Class a bordo di *Caprice* (3332 – Old Greenwich, 1953 ) timonata da Roberto Ciappa. Su Sergio Capolino v. il n. 54 – febbraio 2017 di questa rivista, mentre su Carmine D'Angelo vedi nelle postille.

6.ª GARA - Ore 17.40

**COPPA SANTAMARIA (Perpetua)**

regata in 8 outrigger non classificati - mt. 2000 linea tutta - Regolamento speciale

N. scia.	N. d'acqua	SOCIETÀ (Colore)	FOGATORI	Tempo	Classifica
1	2	Soc. Can. ILVA Maglia bianca - stella nera	Cordone Vincenzo Ciotola Giuseppe Aconito Raffaele Dragone Giovanni Peluso Giuseppe Moretti Antonio Corsi Sergio Sorrentino Salvatore Marino Filippo - Tim.	2 <sup>o</sup>	6.50
2	4	Soc. Can. POSILLIPO Maglia verde	Taccione Francesco Ricci Renato Civita Francesco Ferrigno Antonio De Rossi Mario Randi Alfonso Capolino Sergio Canzanella Salvatore Martinelli Gaetano - Tim.		
3	1	Soc. Can. SAVOIA 1ª Maglia bianca - blu - La Spina -	Majocchi Carlo De Marco Luigi Ciaramella Renato Pistilli Giulio Marini Orlando Giacalone Giovanni Tucci Vincenzo D'Agostino Natale Lasenna Vittorio - Tim.	1 <sup>o</sup>	6.48 1/4
4	3	Soc. Can. SAVOIA 2ª Maglia bianca - blu - La Fiamma -	Troisi Rocco Di Matteo Antonio Tibaldi Ferdinando Naddel Michele Carrozza Cesare Cifarriello Antonio De Falco Salvatore Romano Antonio Barattolo Vincenzo - Tim.	3 <sup>o</sup>	6.07 1/4

Foto 5.

E siamo giunti al *clou* della giornata: la Coppa Lysistrata. Anche per questa regata l'anonimo e benemerito annotatore, oltre ad aver sempre indicato i numeri d'acqua, ha anche riportato l'ordine di arrivo (foto n. 6 e n.7).

7.ª GARA - Ora 18

**COPPA LISISTRATA (Patriale)**

Escluso il voto di merito di ogni 10 punti a cui, Successivamente al 2010, si deve aggiungere quello

• **COPPA CANOTTIERI ITALIA** (Stesso regolamento, ma con 10 punti a cui, dopo il 2010, si aggiunge quello)

Pos.	Club	ESISTE (1990)	ESISTE (2010)	Tempo	Punti
1	7	Sec. Can. ENA Maglia bianca - vela nera	Nicola Giannini Gerardo Giannini Gian Giannini Renato Piro Giovanni Piro Piero Piro Marco Giannini Massimo Di Biase Formale Roberto Piro - Tin.	3'	24
2	8	Sec. Can. NAPOLI I Maglia nera - vela - bianca	Totò Giannini Raffaele Giannini Lucio Giannini Felice Formale Antonio Giannini Giovanni Piro Totò Formale Totò Piro Sebastiano Giannini - Tin.	4'	
3	3	Sec. Can. NAPOLI II Maglia gialla - vela	Enzo Piro Sebastiano Giannini Nicola Giannini Sebastiano Giannini Antonio Piro Giovanni Piro Claudio Formale Massimo Giannini Di Filippo Formale - Tin.	7'	
4	7	Sec. Can. POSILLIPO I Maglia nera	Roberto Giannini Enzo Piro Di Biase Formale Nicola Giannini Gerardo Giannini Totò Giannini Massimo Piro Di Luca Piro Sebastiano Giannini - Tin.	1'	

Foto 6.

8.ª GARA

**COPPA LISISTRATA - COPPA CANOTTIERI ITALIA**

Pos.	Club	ESISTE (1990)	ESISTE (2010)	Tempo
1	2	Sec. Can. POSILLIPO II Maglia nera	Roberto Giannini Sebastiano Giannini Nicola Piro Gian Giannini Di Biase Formale Giovanni Giannini Massimo Piro Massimo Giannini - Tin.	7'
2	4	Sec. Can. ITALIA Maglia nera - vela - bianca	Di Biase Formale Sebastiano Giannini Massimo Giannini Sebastiano Giannini Roberto Piro Massimo Giannini Massimo Piro Massimo Formale Di Biase Formale - Tin.	1'
3	2	Sec. Can. SAVONA I Maglia bianca - vela - nera	Vittorio Piro Roberto Giannini Massimo Giannini Sebastiano Giannini Massimo Giannini Massimo Formale Massimo Piro Sebastiano Giannini - Tin.	2'
4	4	Sec. Can. SAVONA II Maglia bianca - vela - nera	Vittorio Piro Roberto Giannini Massimo Giannini Sebastiano Giannini Massimo Giannini Massimo Formale Massimo Piro Sebastiano Giannini - Tin.	6'

Foto 7.

A timone del vittorioso 8 dell'Italia c'è Giorgio Galli, che si divideva tra canottaggio e vela, come sarà illustrato nelle postille. Dietro la vittoria dell'Italia c'è il propulsore della sezione, il Conte Roberto Gaetani dell'Aquila d'Aragona, all'epoca anche Commissario Tecnico della F.I.C. e Presidente del Comitato di Zona; quest'ultima carica la manterrà sino alle improvvise e clamorose dimissioni rassegnate nel marzo 1956. Il motivo? divergenze con i Circoli campani sulle modifiche al regolamento della Lysistrata. Nihil novi sub sole! Per ricordare il Conte Gaetani, il Circolo Italia ha messo in palio una coppa perpetua e il 16 ottobre 2016 gli ha dedicato la Scuola di Canottaggio, apponendo la relativa targa.

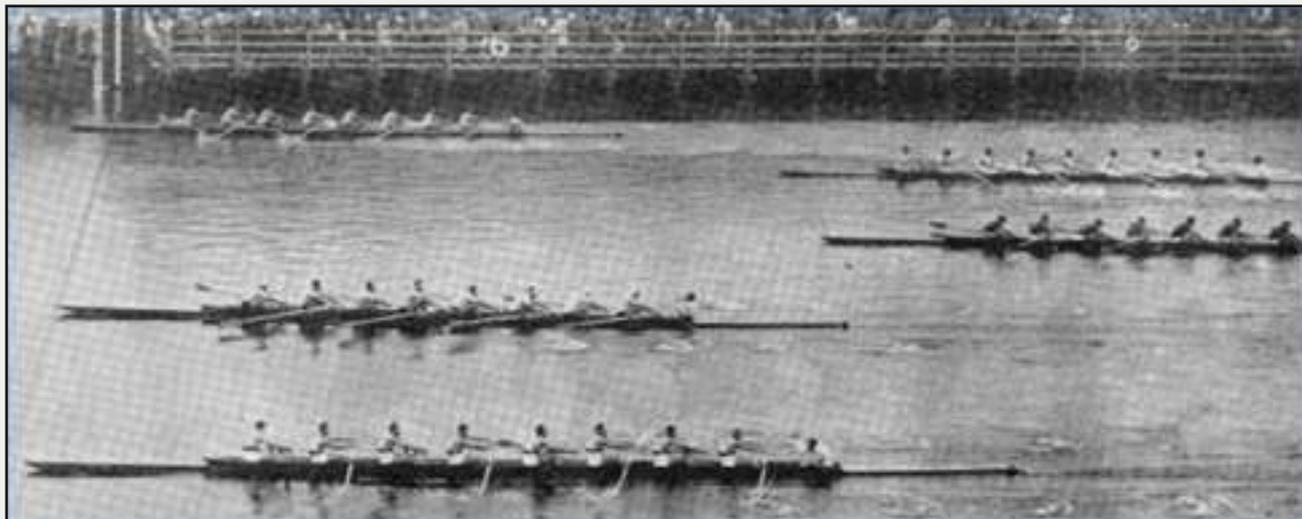
Il capovoga del Posillipo, quinto classificato, è Umberto Stellato che, come sopra riportato, nel 1950 sarà Campione Italiano a Brindisi nel "doppio canoè non classificati" in coppia con Renato Di Napoli. A n. 2 vi è Pasquale Jonni, stimato odontoiatra, che sarà Consigliere al Canottaggio del Circolo negli anni Ottanta.

Al timone dell'otto del Posillipo sesto classificato vi è Vittorio Marcatelli, che aveva guidato l'equipaggio dei verdi-rossi alle vittorie del 1945 e del 1946 e sarà dirigente della sezione canottaggio dal 1957 al 1967 e poi dal 1973 al 1976, nonché, per molti anni, componente del Comitato di Zona della F.I.C.

**POSTILLE**

- Carmine D'Angelo è stato uno dei più importanti sportivi del Giovinezza/Posillipo. Componente dell'otto dei "diavoli neri" con il quale aveva vinto il Campionato del Mondo Universitario nel 1930 a Francoforte, e due Campionati Italiani Juniores (Como 1931 e Stresa 1932). I "diavoli neri" dal 1929 al 1932 sono stati i più tenaci avversari dell'otto livornese degli "scarronzoni". Mitica la finale del Campionato "assoluto" del 1930 a Salò quando, da juniores, giunsero secondi, a mezza barca dai livornesi. Purtroppo, in quell'anno il Campionato Juniores non veniva assegnato, lo sarà dal 1931." I "diavoli neri", per il colore delle maglie e del guidone sociale del C.N. Giovinezza, hanno battuto una sola volta a Castel Gandolfo, nell'aprile del 1932, l'otto dell'U.C. Livornesi, che il 13 agosto dello stesso anno si videro sfuggire l'Oro Olimpico di Los Angeles per due decimi di secondo, rispetto agli USA. Bis a quelle di Berlino del 1936: l'Oro andò nuovamente al collo degli USA, e gli scarronzoni a 6 decimi, (foto n. 8). ma avanti alla Germania, che aveva vinto già 5 Ori e un Argento nelle altre 6 gare. Quando i "diavoli neri" si sciolsero, alla fine del 1932, Carmine D'Angelo insieme a Clemente Imperiali formarono il 2 senza che vinse il Campionato "juniores" nel 1933 e nel 1934 e quello "assoluto" nel

1934 e nel 1935 partecipando ai Campionati Europei del 1934 a Lucerna (4°) e 1935 a Berlino (4°). Nel 1947, a 37 anni, è secondo ai Campionati Italiani del Mare di Napoli nel “doppio canoe” con il fratello Antonio. Dal 1941 sino alla sua prematura morte, nel novembre del 1956, è stato l’allenatore del Giovinezza prima e poi del Posillipo, continuando comunque a gareggiare in coppia con i fratelli Giuseppe e Antonio.



**Foto 8.**

- Il termine “scarrozzoni” è stato attribuito ai vogatori dell’otto dell’U.C. Livornesi sin dal giugno 1928, quando, al debutto in campo agonistico, vinsero il titolo regionale sul lago di Massaciuccoli: l’imbarcazione scarrocciava notevolmente e, nonostante ciò, si aggiudicò il titolo.

(v. [http://www.boxerdegliscarronzoni.com/significato\\_scarrozzoni.htm](http://www.boxerdegliscarronzoni.com/significato_scarrozzoni.htm))

Su gli scarronzoni vedi anche: <https://sport660.wordpress.com/tag/canottaggio-olimpiadi-1936/>.

La radiocronaca, in lingua inglese, della regata olimpica del 1936 è reperibile qui: <https://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/boys36-radio/>.

- Sull’otto dell’Università di Washington che vinse l’Oro a Berlino vedi: “Erano ragazzi in barca.” di Daniel James Brown. edito nel 2015 da Mondadori.

Dal libro è stato realizzato il seguente documentario:

<https://www.raiplay.it/video/2021/12/I-ragazzi-del-36-1b6b6ba2-dd58-469b-b3db-14c68ab1949d.html>, mentre il prossimo 25 dicembre ci sarà la diffusione nelle sale del film diretto da George Clooney (v. <https://cinema.everveye.it/notizie/the-boys-the-boat-annunciata-data-uscita-film-george-clooney-652976.html>).

- Giorgio Galli nel 1947 aveva vinto a Napoli, con Federico De Luca a prua, il titolo Italiano della Classe Star su ‘*O sole mio III*’ (n.v. 1845 – Cantiere Navale S.A.C.E.R.N. - 1939), battendo, nell’ordine, Tito Nordio, Tino Straulino e tutta una schiera di noti staristi. Tino Straulino già aveva vinto il Campionato Italiano del 1938 e quello del 1946, il primo del dopoguerra, e poi vincerà di seguito tutti i Campionati Italiani dal 1948 al 1956 e rivincerà quello del 1959, ultimo Campionato Italiano della Classe Star al quale Straulino parteciperà.

Il nipote di Romolo Galli, Carlo Campobasso, altro timoniere di livello, Campione Italiano a Bari nel 1971 della Classe Olimpica Tempest con Paolo Luise, e nel 1973 Campione Italiano Juniores della Classe 470 con Gaetano Gargiulo, nonché Presidente del Circolo Savoia dal 2013 al 2019, ha donato al suo Circolo il Verbale di Giuria del Campionato Star del 1947 (*foto n. 9*), ora esposto in una sala.



**Foto 9.**

## PATRIMONIO GENETICO CULTURALE

*Testo della conferenza tenuta da Annamaria 'Lilla' Mariotti il 12 gennaio 2010 al palazzo ducale di Genova nell'ambito degli incontri organizzati dall'Associazione "A Compagna" dei Genovesi amanti di Genova e della loro antica terra, gelosi delle antiche glorie, delle bellezze, delle tradizioni, della lingua e dei costumi della loro Gente, al di fuori e al di sopra di ogni fede e religione.*



## LA NASCITA DI STINTINO UN ESEMPIO LIGURE DI INSERIMENTO SOCIALE

di ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI



Prima di parlare di Stintino bisogna passare per Camogli e per l'isola dell'Asinara partendo da tempi remoti, cioè dalla fine del 1700 per arrivare ai giorni nostri. E' un lungo cammino, che ci illustrerà come si sia arrivati alla nascita di Stintino e come gli abitanti di questa città portino ancora nomi camogliesi, alcuni dei quali sono ormai spariti dalla città d'origine.

Tra Stintino e Camogli è sempre esistito un legame, se pure tenue, tanto è vero che nel 2001 quel Comune, unitamente ad altri Enti Sassaresi - tra cui l'Università di Sassari - ha deciso di allestire una mostra intitolata: "SULLE ROTTE DEI TONNI ..... CAMOGLI, CALA D'OLIVA, STINTINO, UN PATRIMONIO GENETICO CULTURALE COMUNE", che, inaugurata il 30 Giugno, è rimasta aperta fino al 31 Luglio. Forse qualcuno si è chiesto: ma perché fare

una mostra su Camogli a Stintino, cosa possono avere in comune due località così distanti e così diverse? Questo era lo scopo della mostra: rinsaldare quel legame e dare la possibilità ai discendenti di quei primi coloni camogliesi, che ancora portano i cognomi delle loro famiglie originarie, di poter parlare della loro città e di quella lunga storia che li ha portati a vivere su una grande isola, la Sardegna.

Tutto cominciò alla fine del 1700 quando alcuni pescatori di Camogli si recarono sull'isola dell'Asinara, dapprima su base stagionale e in seguito stanziale, quando si fecero raggiungere dalle famiglie, non solo per praticare la pesca del corallo e delle aragoste, ma anche per lavorare nella vicina tonnara Saline, allora molto produttiva. Inoltre questa comunità praticava normalmente la pesca come attività principale, mentre altri uomini facevano i traghettatori tra la piccola isola e l'isola madre. Nel 1770 si ha già notizia di una piccola comunità di Camollesi (come vengono definiti nei documenti dell'epoca) residenti a Cala D'Oliva sull'isola dell'Asinara che aumentò ancora intorno al 1801 e negli anni a seguire. Nel frattempo le originali modeste capanne avevano lasciato il posto a costruzioni più solide, casette bianche che ora formavano un vero e proprio paese, con tanto di scuola e chiesa. Sull'isola si trovavano altre due comunità a Cala Reale e a Fornelli, si trattava soprattutto di pastori e agricoltori provenienti dalla vicina Sardegna, ma le due comunità, almeno all'inizio, non si erano integrate, questo successe solo in un secondo tempo, soprattutto con matrimoni misti, ma portando anche a liti e diatribe soprattutto per questioni di vendita e compera di terreni o testamenti.

Fu così che i nomi di Schiaffino, Mortola, Assaretti (o Assereto), Denegri, Maggiolo (o Majuolo o Magiolo), Valle, Caravagna, Dellacà (scritto anche Della Chà o Della Cha), tutti chiamati camulleses, cominciarono a risuonare sull'isola, nomi che ancora oggi si ritrovano a Camogli. Non c'è da meravigliarsi se troviamo questi nomi storpiati nei documenti dell'epoca. Bisogna considerare che molti a quei tempi molti non sapevano né leggere né scrivere, e un nome pronunciato a voce a un funzionario che doveva scriverlo su un registro, poteva essere trascritto così come veniva recepito.

Nel 1833 a Cala D'Oliva risiedevano 25 famiglie provenienti da Camogli e destinate a aumentare che, non si sa per quale motivo, erano state esentate dal pagamento di qualsiasi tassa. A quel tempo l'Asinara era un comune autonomo che solo nel 1860 venne annesso al comune di Porto Torres.

Il motivo di questa migrazione dei Camogliesi verso l'isola dell'Asinara è un mistero a tutt'oggi insoluto, ma non difficile da comprendere, tutte le migrazioni verso nuovi luoghi hanno una costante comune: quella di trovare un ambiente più congeniale e nuove possibilità di lavoro. Camogli a quell'epoca doveva essere un paese molto povero, tutta l'economia era basata sulla pesca e su quello che oggi chiameremmo l'indotto legato ad essa: c'erano costruttori di barche, c'era chi lavorava alle reti, e poi fabbri, carpentieri e tutto un piccolo mondo che alla pesca era legato. Camogli era un piccolo borgo, poche case tutte raggruppate intorno al castello, alla chiesa, al porto, e all'inizio del lungomare. Naturalmente non esistono immagini del 1700, ma da vecchie fotografie della fine del 1800 possiamo vedere come il borgo, che pure si era esteso, fosse composto da case vecchie e spesso fatiscenti. Quello della pesca non è mai stato un mestiere molto remunerativo e quei pescatori devono aver scelto di trasferirsi in un luogo dove il mare era più generoso che nella loro città natale e dove anche la concorrenza era meno forte, portandosi dietro le famiglie per dare loro la possibilità di un avvenire migliore. Era ancora lontano il periodo dei Mille Bianchi Velieri che avrebbe portato benessere alla città, con la costruzione dei grandi palazzi e delle ville signorili.

Per di più, con l'avvento di Napoleone, in quell'epoca i soldati francesi scorrazzavano per la Riviera razziano e depredando e non è escluso che anche il pescato venisse requisito per la mensa dei militari.

Intanto la piccola comunità di Cala d'Oliva cresceva e al 25 Giugno 1885 contava 45 famiglie con poco più di 200 abitanti. L'isola in totale era composta da 411 abitanti.

<u>R I E P I L O G O</u>		
Località di residenza nell'Isola	Numero famiglie	delle persone
Gruppo di popolazione residente a Caladoliva	46	209
Gruppo di popolazione residente a La Reale	10	46
Gruppo di popolazione residente a Fornelli	17	74
Popolazione sparsa nelle Campagne in 10 ovili	16	82
Totali.....	89	411
Pescatori.....	42	
Pastori ed agri colli.....	47	
Totale.....	89	

Tutto era andato bene fino a quella fatidica data, il 25 Giugno 1885, quando il Governo decise di costruire a Cala Reale il primo lazzaretto del Regno d'Italia, una stazione internazionale di quarantena che doveva servire per difendere la vicina Sardegna dalle malattie che i naviganti portavano dal bacino del Mediterraneo (soprattutto colera e peste), e una Colonia Penale Agricola all'aperto a Cala D'Oliva, quella colonia penale che dal 1970, fino al 1998, anno della sua chiusura, è stata trasformata in un carcere di massima sicurezza che ospitò detenuti eccellenti. Tutto era stato ormai deciso e gli abitanti dovevano lasciare l'Asinara entro il 15 Agosto dello stesso anno. Non c'erano alternative, si può immaginare cosa provarono gli abitanti di Cala d'Oliva al pensiero di dover lasciare tutto dopo che per più di un secolo avevano vissuto su quell'isola.

Anche tra i pastori e gli agricoltori sardi ci fu molto sconcerto, ma per loro c'era almeno la possibilità di trasferirsi sull'isola madre, quella era la loro terra e li avrebbero potuto continuare a praticare pastorizia ed agricoltura, ma per i pescatori di Cala D'Oliva non era così facile: tutti sanno che la Sardegna non è mai stata terra di pescatori e le possibilità di poter continuare la loro attività altrove erano ben poche, anche se avevano ottenuto dal Governo un discreto indennizzo per l'esproprio dalle loro case e dai loro terreni, non era sufficiente per iniziare una nuova vita, e poi dove?. Quando arrivarono i carabinieri per fare eseguire l'ordine di sfratto i pescatori fecero resistenza e le donne si sdraiarono per terra per impedire di essere portati via, ma alla fine dovettero cedere.

Due facoltosi fratelli sassaresi, Salvatore e Cristoforo Murtola, uno dei quali era medico, usavano trascorrere molto tempo all'Asinara, di cui amavano la natura incontaminata. Salvatore ci andava soprattutto nella stagione della caccia, su quell'isola trovava tutta la selvaggina che voleva, mentre Cristoforo ci passava gran parte dell'anno.

I due fratelli avevano fatto amicizia con i pescatori di Cala d'Oliva e anche loro si trovarono sfrattati dal loro piccolo paradiso. Furono questi due fratelli a prendersi a cuore la sorte dei camulleses e si impegnarono a fare il possibile per aiutarli. Andarono a perorare la loro causa prima presso le autorità governative di Sassari, poi si recarono più volte a Roma a rivendicare i diritti dei nativi dell'Asinara, finché riuscirono ad ottenere che a ogni capo famiglia venisse concesso un indennizzo di 750 lire, invece delle 500 che erano state promesse, e la possibilità di scegliere il luogo dove costruire un nuovo paese che potesse accogliere tutte le 45 famiglie originarie. A questo scopo i tecnici comunali si misero a loro disposizione per predisporre il piano di urbanizzazione. Ancora una volta intervennero i fratelli Murtola i quali consigliarono agli esuli di mettere insieme i soldi avuti dallo stato costituendo un'apposita società - la comunione dei quarantacinque - che gestisse l'acquisto di un terreno adatto e seguisse il piano di urbanizzazione, mentre i tecnici del comune lo predisponessero. Accettando il consiglio al momento stesso della deportazione ogni famiglia affidò a Cristoforo Murtola 200 lire, per un totale di 9000 lire, perché potesse dar vita al progetto di fondare il nuovo borgo. Venne anche chiesto al comune di Sassari di fornire gratuitamente un terreno, cosa che venne rifiutata. Furono dunque i consigli di questi due fratelli Murtola a fare in modo che il denaro non venisse speso in modo sconsiderato che non portasse a una soluzione definitiva. Questo nome, Murtola, sa di ligure, Mortola è un nome comune a Camogli, e non è escluso che in realtà i due fratelli sassaresi fossero proprio di antiche origini liguri.



Gli sfrattati dall'Asinara si sistemarono provvisoriamente nei locali della Tonnara Saline, non lontana dal luogo dove poi sarebbe sorto il nuovo paese, un impianto risalente al XVIII secolo, e allora funzionante durante la stagione estiva, ma la situazione non era sostenibile, presto avrebbero dovuto andarsene perché stavano per iniziare i preparativi per la stagione della tonnara. Ancora con l'aiuto di uno dei due fratelli Murtola, le 45 famiglie trovarono il giusto terreno da acquistare dove costruire un nuovo borgo che avrebbe dovuto chiamarsi Cala Savoia.

Si trattava di una striscia di terra protesa verso il mare, racchiusa tra due stretti bracci di mare, che venivano chiamate Isthintini (che vuol dire budello in dialetto sassarese). Il comune di Sassari inviò il personale tecnico, l'ingegnere capo Canalis, il geometra Bettinali insieme a altri, che tracciarono il disegno del nascente paese, dividendo il

terreno in lotti di 400 metri quadrati ciascuno. I primi 45 lotti furono numerati e tirati a sorte tra le 45 famiglie.



Era stato creato un piano regolatore della nascente comunità del tutto nuovo, un paese attraversato da strade perpendicolari, diviso in lotti da distribuire a ciascuna famiglia, caso unico di urbanizzazione in quell'epoca non solo nella storia della Sardegna, ma anche di tutto il continente italiano. In quanto al nome del nuovo paese, quel terreno chiuso tra quei bracci di mare, che formano oggi il porto vecchio ed il porto nuovo, alla fine fu italianizzato in Stintino.

Il 22 Agosto del 1885 le 45 famiglie presero possesso del terreno. Furono costruiti blocchi di

case ad un piano, ognuna con un piccolo cortile in cui trovarono posto i servizi e un piccolo orto che all'inizio, data l'aria di mare e l'asperità del terreno, non produceva molto, ma era quanto bastava per il sostentamento della famiglia. Ai fratelli Murtola, in ringraziamento di quanto avevano fatto per loro, gli Asinaresi donarono due lotti di terreno. In realtà da alcuni documenti risulta che non proprio tutto andò liscio tra i nuovi abitanti di Stintino e i due fratelli, ma non conosco a fondo fatti ci limiteremo a citarlo.

Come ricordo della loro permanenza a Cala d'Oliva, i pescatori avevano portato con sé dalla loro chiesa la Madonna della Difesa perché li proteggesse ancora e la posero nella piccola chiesa che tutti gli abitanti costruirono in seguito con una pubblica sottoscrizione. La scuola era stata invece sistemata in una delle abitazioni con una maestra per tutte le classi.

Il nuovo paese dipendeva dal comune di Sassari e gli abitanti cominciarono presto a lottare per l'indipendenza, ma per poter diventare un comune autonomo dovette aspettare fino al 19 Agosto del 1988.

L'isola dell'Asinara, ormai abbandonata da tutti i suoi abitanti, continuò a



funzionare come carcere, ma anche come terra di confino. Da alcune fonti risulta che, durante l'occupazione italiana dell'Etiopia, per un certo periodo vi fu tenuta prigioniera, anzi è meglio dire come ostaggio, la figlia (foto) del Negus, Ras Tafari Makonnen, meglio conosciuto come Hailé Selassié I°, che era il titolo spettante all'Imperatore d'Etiopia. In seguito, sempre durante l'epoca fascista vi furono tenuti in isolamento anche diversi dissidenti, come avvenne in altre sperdute isole italiane.

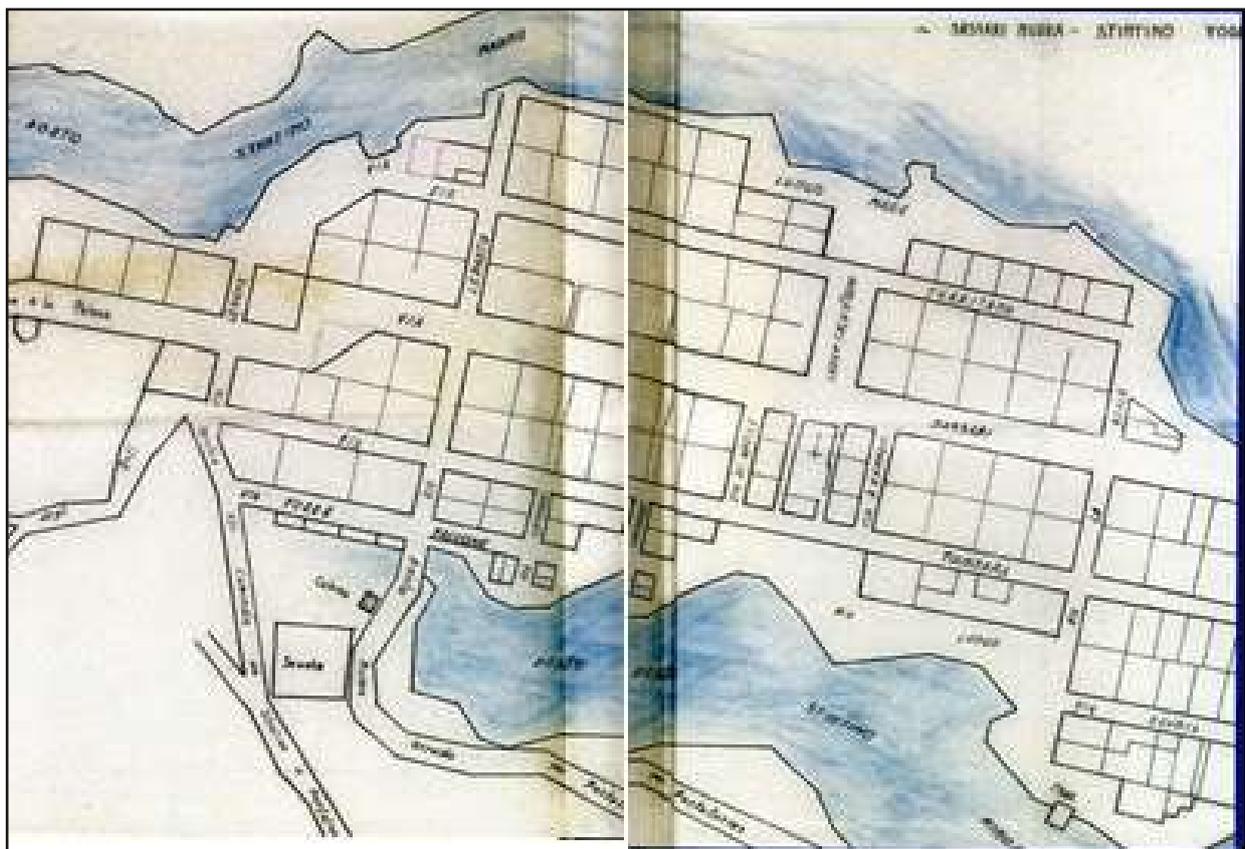
Un fenomeno allora ancora poco conosciuto, il turismo, approdò presto a Stintino, grazie alle sue acque cristalline e alle bellissime spiagge. All'inizio i bagnanti, così venivano chiamati questi nuovi arrivati estivi, giunsero in piccoli gruppi, anche a causa dell'asperità delle strade e alloggiavano nelle case dei pescatori, ed erano soprattutto note famiglie sassaresi, ma con il tempo il fenomeno dilagò. Una di queste famiglie che fino dai primi del 1900 cominciò a frequentare Stintino e lo fece per molti anni a venire è stata la famiglia Berlinguer.

Ora Stintino è molto cambiata, si è estesa, è diventata una località turistica molto nota e frequentata, la tonnara è chiusa da molto tempo e le costruzioni a terra dell'impianto sono state trasformate in case vacanze. Tutto quello che rimane della tonnara è un Museo, chiamato "Il ricordo della memoria". E' ospitato al porto Mannu all'interno di una struttura costruita appositamente, e contiene una raccolta di documenti, oggetti originali, foto d'epoca e modellini posti in camere successive, dalla camera grande alla camera della morte - che chiude il museo - riproducendo idealmente la struttura di una tonnara e ci illustra con informazioni di carattere storico la vita dell'impianto delle Saline.



Ecco il perché della mostra del 2001, la sua finalità era quella di tornare alle radici di una comunità che ancora oggi porta nomi Camogliesi, che si vanta delle sue origini e non le vuole scordare come Camogli non può e non deve dimenticare quei lontani emigranti che lasciarono la loro terra per un viaggio allora fortunoso e pieno di incognite, antesignani delle più grandi migrazioni che avvennero in tempi più recenti verso paesi che potevano offrire maggiori possibilità di lavoro ed un riscatto dalla povertà.

### PIANTA DI STINTINO



## RICORDI DI TERRE PERDUTE

*Il racconto di una navigazione in posti da favola, come Istria e Dalmazia, che l'amico Sergio Bisiani ci ha inviato un po' di tempo fa (scusandoci per l'imperdonabile attesa) farà certamente piacere a i nostri numerosi lettori ed in particolare ai tanti che subiscono il fascino e la nostalgia delle terre che l'Italia ha perso con la seconda guerra mondiale. Le immagini che corredano l'articolo vi confermeranno che il tutto, grazie a Sergio, può essere considerato un regalo di ferragosto . . . e diteci se non è vero!*



### **IL LENTISCO, IL LAURO E IL MIRTO FANNO INCENSO ALLA LEVRERA** *SERGIO BISIANI*

Veramente alla Levrera non siamo arrivati, ma andiamo con ordine.

Tardo pomeriggio d'agosto, squilla il cellulare: "Papà, siamo a Ragusa, Renzo e la moglie devono ritornare a casa subito. Vieni, devi darmi una mano per riportare la sua barca a Lignano".

Da Trieste a Ragusa, ovviamente con qualcuno che mi ci porti, chi? Assurdo in agosto. Oppure una cavalcata balcanico-dalmatica in corriera. Mi informo. Da Trieste, tra orari e coincidenze: mission impossibile o quasi. Da Fiume è già più semplice, ma devo arrivarci a Fiume.

Richiamo mio figlio e gli riassumo il tutto. "Papà, prova bla bla car" "Bla bla ...che?" Bla Bla car mi spiega è una geniale formula di car-sharing. Ti iscrivi all'app e mandi il percorso che vuoi fare... se ci sono altri su quella rotta ti dicono quando e da dove partono.

Ci provo: "Qualcuno va a Ragusa passando da Trieste o dintorni?" Nessuna risposta. Poi uno, ma andava in Sicilia. Rettifico, a malincuore storpio il nome della bella quinta Repubblica Marinara scrivendo: "Qualcuno va a Dubrovnik?" Riduco la richiesta e la integro con: "Qualcuno va a Fiume passando da Trieste in modo da arrivare prima delle 18.00?" (orario di partenza della corriera verso Ragusa).

Una risposta: "Noi andiamo a Plitvice se vuoi ti lasciamo a Rijeka (!), partiamo presto da Bologna, saremo a Trieste verso le 9 domani mattina, poi dividiamo le spese". Concordiamo il dove e ok, all'avventura. Intanto mi procuro il biglietto Fiume-Ragusa con posto prenotato. Partenza dalla città quarnerina alle 18.15 arrivo a destinazione verso le 9.30, salvo intoppi, precisa la cassiera dell'autostazione al Silos di Piazza della Libertà.

Puntuali, con una fiammante Clio, due ragazze bolognesi si fermano al parcheggio della Stazione. Carichiamo la mia sacca da marinaio e dopo due minuti di convenevoli, si salpa. Passiamo l'ex confine sloveno a Pese, poi avanti verso Castelnuovo attraversando l'Istria. A Ruppa entriamo in autostrada proseguendo fino all'arrivo, chiacchierando simpaticamente di barche, di vela, di Dalmazia e di Marina Militare. Vanno in vacanza ai laghi di Plitvice. Per Fiume, da Trieste sono meno di 80 chilometri. Arriveremo molto prima del necessario, mi preparo a fare il turista nella città di mio nonno.

All'arrivo caffè imbevibile e brioches mezze crude . . . stile vecchia Jugo.

Un reciproco augurio di buona vacanza. Non vogliono dividere le spese del viaggio, Fiume, che continuano a chiamare Rijeka, era comunque di strada. È stato un piacere.

Sacca da marinaio sulle spalle vedo di individuare la piazza da dove parte la corriera. Chiedo delle informazioni ad un elegante vecchietto seduto al tavolino di un caffè, non so una parola di croato, esibisco il mio inglese . . . mi risponde in un italiano che sa tutto di veneto e mi vien voglia di abbracciarlo, come al Marina di Zara, con Ernesto, l'elettricista che mi stava rimettendo in ordine il motorino d'avviamento che s'era piantato, che alla mia domanda se fosse italiano, rispose con evidente orgoglio "No!", aggiungendo subito "Son dalmato".

Ho quasi otto ore per girovagare per Fiume. C'ero stato solo una volta... ai tempi del ginnasio, con i miei genitori e mio nonno materno, fiumano di Tersatto. Una rimpatriata. L'unica, che io sappia, di mia madre e mio padre oltre confine. Volevano ricordare quei posti com'erano prima, prima della guerra.



*Palazzo Adria.*



*Casa Veneta di Fiume.*

Volevano ricordarli coi loro amici e parenti ancora là nelle loro case, nei loro giardini, nell'orto o nel pollaio.

Cellulare acceso, Google Earth connesso, planimetria di Fiume sullo schermo.

Porto del Regno d'Ungheria, la corona di Santo Stefano con la croce inclinata accanto a quella d'Austria sotto la corona imperiale degli Asburgo. L'aquila bicipite che versa l'acqua dal grande vaso e il motto "Indeficenter" col blu, giallo e rosso della bandiera che tante volte ho sventolato nelle strade della mia città, assieme a quella con le tre teste di leopardo su campo azzurro della Dalmazia, bandiere che erano alle crocette con la capra dell'Istria, quando con la mia barca, e con alcuni amici di allora, entrammo nelle acque di Capodistria "dannunzianamente" scrisse, esagerando, il giornale locale - per lanciare in mare un mazzo di fiori e qualche bottiglia con un messaggio, un volantino tricolore con su scritto "ritorneremo".

Girando per le strade, sulle facciate delle case leggo pagine di storia, con la mente sfoglio quelle sulla Reggenza fiumana e l'inimitabile, rivoluzionaria Carta del Carnaro. Sfoglio anche pagine di poesia: domani in barca risalirò l' "amarissimo Adriatico" verso quelle "isole di sasso che l'ulivo fa d'argento". Buccari è a pochi chilometri . . ."siamo trenta su tre gusci, su tre tavole di ponte: secco fegato, cuor duro, cuoia dure, dura fronte . . ." Beh, no! Saremo solo in due e quel XYacht 42 di Renzo non è proprio un guscio e non vedo tavole di ponte, anche se la coperta e' in ottimo teak.

Vedo invece, affacciato sul mare, l'imponente Palazzo Adria (*foto*), per decenni sede della omonima compagnia di navigazione. Non troppo lontana la stupenda Casa Veneziana (*foto*), mentre raggiungo la Torre Civica (*foto*). Una sosta, nel lungo pellegrinaggio, a San Vito, la Cattedrale (e ritornando verso le Rive la chiesa dei Cappuccini e il Palazzo Ploetch (*foto*), commissionato da un meccanico austriaco che fece fortuna costruendo siluri.

Caldo agostano, una Karlovačko pivo ghiacciata e poi ancora a zonzo. Senza ordine, di strada in strada... entrando in chiese di cui non so nemmeno il nome, per godere della frescura aspettando il tardo pomeriggio per partire. Vicino alla fermata della corriera un molo, una vecchia nave trasformata in night e ristorante, orrendi condizionatori penzolanti fuori dagli oblò contrastano con le eleganti bitte (*foto*) della Fonderia Skull, che son là dal 1882, attorno alle quali son passate le cime d'ormeggio. Un paio di pescherecci si preparano ad uscire e il sole è ancora alto nel cielo.



Arriva puntuale la corriera, si parte. Prima sosta a Segna e troviamo, immancabile, la bora... solo a Segna. Dicono i vecchi marinai "la ve vien fora dai busi dele piere del molo" (viene fuori dai buchi delle pietre del molo e il voi è reverenziale). Già, perché sotto il Velebit la bora non manca mai, improvvisa, violenta se navigate nel Canale della Morlacca. "Pericoloso per piccoli velieri" avverte il Portolano.

È notte quando ci fermiamo di nuovo, lontano dal mare tra montagne illuminate dalla luna... Scendo a sgranchirmi le gambe. Non so dove siamo. Fa un po' freddo. Ripartiamo. Comincia ad albeggiare: uno spettacolo, dietro ogni curva un panorama diverso. Si ridiscende. Dei piccoli laghi e ancora curve. Sosta per la colazione in una specie di grill da Far West. Il cartellone dice Valdinoce, mi sorprende: é in italiano.

Finalmente passiamo il ponte Tudjman ed entriamo a Ragusa. Prendo un taxi e mi faccio portare al Marina dove mi aspettano. Non è vicino... il tassista vorrebbe essere pagato in kune, non si fida dell' euro, forse non ha torto, poi si rassegna e io mi avvio per una lunga scarpinata lungo la banchina cercando il pontile.

I due amici di mio figlio stanno imbarcando valigie su una macchina presa a noleggio per ritornare a casa. I loro due ragazzini danno una mano. Io scarico la mia sacca da marinaio e, dopo saluti e abbracci di rito, partono.



*Torre Civica.*



*Cattedrale San Vito.*



*Chiesa dei Cappuccini e Palazzo Ploetch.*



*Porto Caruber.*

Mio figlio carica un ultimo borsone di viveri del minimarket. Si stiva tutto in cambusa. Tempo di armare la randa, motore al minimo, molla prora, molla poppa e si va via.

Lungo il canale che porta in mare aperto un velocissimo indottrinamento sulle manovre da parte del figliolo, lui la barca la conosce bene.

Tracciamo la rotta e - buona notizia - non solo le condimeteo sono ottime, anche le previsioni confermano che sarà una navigazione tranquilla. In più, altra buona notizia, ci verrà incontro la compagna di mio figlio che, anche lei in corriera, ma solo fino a Spalato, ci dovrebbe raggiungere sull' isola di Solta con il traghetto che approda a Porto Carubèr *(foto)* .

Barca in perfetto assetto, stabile, equilibrata, leggera da condurre con la grande ruota del timone, bimini aperto, grande invenzione! “Un bel andare”, direbbe il comandante Tosi.

Ben involata, veloce anche se il vento non mantiene le promesse e la media cala un poco.

Quella chiamata di imbarco improvvisa si sta trasformando in una imprevista vacanza, anche se per un pensionato ogni giorno è domenica, almeno così credono e dicono quelli che non sanno.

Non abbiamo fretta, unico riferimento è l'orario del traghetto con il terzo componente dell'equipaggio. Possiamo goderci questa Dalmazia meridionale, le sue isole e il suo mare di smeraldo. Altra sosta concordata quella di Ferragosto. Probabilmente prima delle Incoronate.



*Meleda.*

Lasciamo a sinistra Meleda *(foto)* puntando a Nord Ovest tra Curzola e Sabbioncello. Cielo terso, sole che picchia già di prima mattina. Ora la prua è su Lesina per passare all' interno delle isole Spalmadore.

All'orizzonte, lontana, Lissa. Racconto a mio figlio quel che avevo letto sul libro di Jack La Bolina, "Le memorie di un luogotenente di vascello". La confusione creata da Persano passando sull' "Affondatore", l'affondamento del "Re d'Italia", il “Kaiser” di Tegetthof disalberato e tutta la polemica che la stampa imbastì contro Persano, trascurando il fatto che l'Albini e il Vacca non fecero entrare in battaglia le loro navi asserendo di non aver potuto vedere e capire i segnali alzati dalla nave ammiraglia ed erano, quelle dell'ex Marina Napoletana, le unità più moderne e meglio armate, dotate persino dei primi cannoni a canna rigata.

Avanti ancora, il vento cala, dovevamo arrivare al porto delle carrube e attendere l'arrivo del traghetto, invece siamo in ritardo per non aver voluto mettere a motore . . .ma il rumore non fa bene! Si ormeggia che è già buio e lei è già in banchina che aspetta.

Una puntata in pizzeria è la minima, dovuta, compensazione.

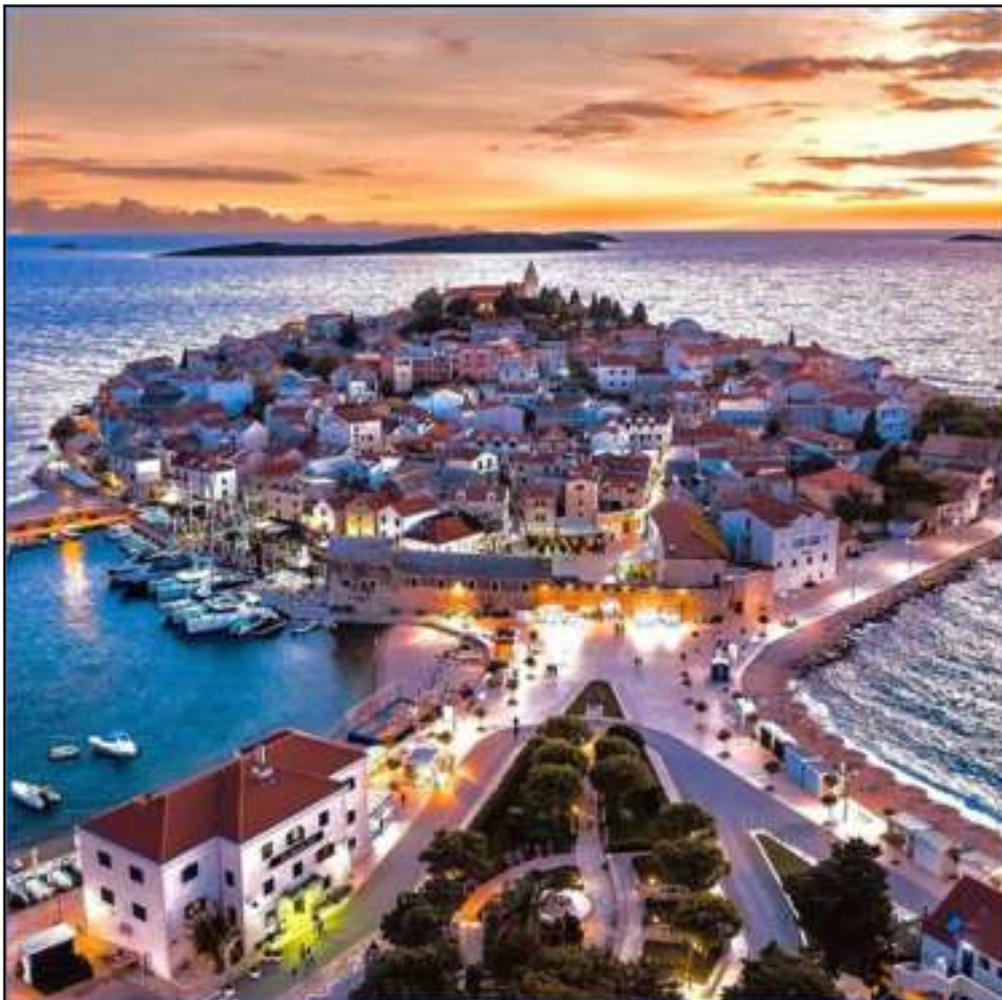
In effetti anche l'ormeggio è complicato. Il traghetto è proprio dove avevamo previsto di ormeggiarci noi, per passare la notte. Quattro parole tra inglese e italiano con un marinaio croato di guardia. Dice che alle 5 mollano per il primo viaggio. Ma fino a quell' ora possiamo restare accostati a loro.

Non sapevamo che per tutta la notte avrebbero imbarcato furgoni e automobili che puntualmente, passando sul portellone di poppa abbassato, lo facevano sbattere sul bordo di pietra d'Istria del molo e tutto rimbombava. Notte quasi insonne e sveglia antelucana. Manovra per lasciare che il traghetto partisse per ritornare a Spalato e riormeggio al suo posto, per dormire un po', pronti a muovere prima dell'arrivo del primo traghetto da Spalato. È il 15 di agosto, la strada ancora lunga, da indagine esperita con VHF e col cellulare posti disponibili per ormeggiare nei Marina dei dintorni: zero!

Colazione rilassante, barca pronta a muovere dopo aver recuperato pane appena sfornato dal panettiere a due passi dal porticciolo, trovato seguendo il profumo.

Vento poco, previmeteo che lo danno in progressivo aumento da Nord Ovest, praticamente in prua, visto che vorremmo avvicinarci alle Incoronate.

Bordo al largo per risalire poi verso terra puntando quasi a Nord verso Rogosnizza. All'ora di pranzo siamo a Capocesto (*foto*). CQR sul fondo sabbioso davanti alla spiaggia, un tuffo nel verde cristallino e poi nel pomeriggio a terra col tender. Giro tra bancarelle di souvenir. Lunga passeggiata fino alla chiesetta di San Giorgio. Vista panoramica stupenda. Discesa per vicoli e vicoletti tra case di pietra e alberi di fichi, a cercare un posto in una delle tante, troppe trattorie. Ottimo pesce, ottima zilavka.



*Capocesto.*

Ancora due passi fuori dal centro. La festa è in strada, è Ferragosto. Musica e ballerini in costume, giocolieri e profumo di zucchero filato. Riprendiamo il tender e ritorniamo in barca. Restiamo ancora un po' in pozzetto, sorseggiando del pelinkovac, ad ascoltare la musica che arriva dalla festa e che va avanti fino a tarda notte. Un bel vento da SW e un cielo senza nubi al risveglio. Se non cala passiamo tutte le Incoronate *(foto)* fino Val Proversa e poi entriamo nel canale tra l'Isola Lunga e Laudara.



*Incoronate*

Quel SW regge senza rinforzare e ci spinge fino all'ingresso dell'arcipelago più bello e incredibile dell'Adriatico, forse dell'intero Mediterraneo. Isole lunari, disabitate, scolpite dal vento e scavate da un mare verde smeraldo, quasi prive di vegetazione . . .dolce è ogni albero stento, ogni sasso arido è caro".

Lasciando Capocesto abbiamo a dritta l'isola di Zuri, di prua l'isolotto di Samogrado e l'isola di Curba Grande, punta meridionale dell'arcipelago. Costeggiamo Ocluzze risalendo verso l'isola di Monte dopo gli scogli Germignago. Più avanti a sinistra Zaccan Petroso, viriamo per passare sotto l'isolotto di Prisnago Grande e risaliamo tra l'isola del Capellaio e Isola Casella, è anche per me una lezione di geografia... seguendo la carta nautica, che del GPS e dell'elettronica mi fido meno.

Nella profonda insenatura di Laussa, diamo fondo per pranzare. La navigazione riprende, ancora tra le Incoronate. Protetti dal mare e col vento a favore. A sinistra Peschiera e gli isolotti Idria, a dritta lo scoglio dell'Oliveto.

Siamo all'interno del Parco Naturale, isole, isolotti e scogli che creano paesaggi da sogno.

Ci portiamo sotto l'isola principale che da il nome all'intero arcipelago tenendoci a dritta di Lavernata.

Ancora scogli e isolotti deserti mentre ci avviciniamo a Scillo e alle Due Sorelle per poi puntare sullo stretto passaggio di Val Proversa. Ad aver tempo sarebbe da spingersi nello splendore della profonda baia di Porto Taier, a poca distanza dal lago salato che qui chiamano Mir.

Rollato il fiocco e ammainata la randa, motore... avanti adagio seguendo lo scandaglio e le mete in terra.

Con le mine il passaggio è stato allargato, anche il fondale è stato dragato. La prima volta che lo attraversai bisognava prestare la massima attenzione e tenersi in rotta sull' allineamento indicato da mete bianche e nere, un minimo errore e si toccava il fondo roccioso ed eran dolori.

Passati sul lato interno dell'Isola Lunga, quella più esterna dell'intero gruppo delle isole Zaratine, il nostro punto d'arrivo è Eso Grande, dove speriamo di trovare ormeggio e passare la notte. Non mi piace Eso, non mi è mai piaciuto ormeggiare là, ma siamo stanchi, abbiamo fatto una bella tratta e più avanti non avremmo altri ridossi se non facendo ancora tante miglia. Si cena, si chiacchiera un poco e ci si infila in branda.

Al mattino si decide di fare un'altra bella tirata fino a Unie con sosta a Lussinpiccolo, dove faremo acqua e gasolio, anche se ne abbiamo consumato pochissimo, e cercheremo frutta e verdura fresca. Non a Eso, sporca e piena di topi.

Buon vento e sole, ma lontano, verso Nord, si vede che il tempo sta cambiando. Previmeteo da Zara confermano la rotazione del vento e possibili piovaschi, ma non sul tratto di mare che stiamo attraversando noi, almeno non ancora.

Ugliano e Sestrugno sfilano a dritta, poi ci portiamo verso Sferina che lasciamo a dritta e puntiamo su Melada una delle Liburniche che costeggeremo per fare rotta su Zapuntello dove arriviamo verso l'ora di pranzo. Giù l'ancora e breve sosta. Approfittiamo per riordinare la cambusa e la dinette, che magari più avanti potremmo incontrare mare formato e groppi di vento.

Decidiamo di accelerare per evitare di prendere anche la pioggia. Randa, fiocco e un po' di motore.

Dopo Unie avremo il Quarnaro e tutta l'Istria da risalire fino a Salvore. Poi vedremo se puntare su Lignano o fare tappa a Trieste, magari comodamente e provvisoriamente ormeggiati al Molo Venezia, per la cortesia degli amici pescatori che, con un po' di buona volontà, un posto tra Aquila e Ragno ce lo trovano sempre. A ridosso della Pescheria e abbastanza coperto anche se gira in bora.

Avanti salutando da lontano Ulbo per entrare nel canale tra Premuda e Selve. "Ecco l'irte groppe, gli ossi delle schiene, sottovento", penso che il poeta si sia ispirato a scoglio Gruizza e alle tre creste che lasciamo di poppa per arrivare a San Pietro in Nembi (*foto*). Quante notti alla fonda con un cavo passato a doppiino sulla antica catenaria della dogana austriaca. Trucco suggerito da un amico, grande marinaio, purtroppo da poco salpato per il Mare dell'Eternità, Nereo che col suo *Tergeste III* molte volte mi ha guidato tra le insenature nascoste e sicure della bella Dalmazia, che qualcuno descrisse come "otozentozinquanta tra isole e scoi, che per vederle tute ve vol tuta una vida" (ottocentocinquanta tra isole e scogli, che per vederle tutte ci vuol tutta la vita). Ma non servirebbe la traduzione.



Da San Pietro a Lussinpiccolo non sono molte miglia e son tutte accompagnate a dritta dalla bellezza di tante baie come Balvanida, Crivizza, Draga, Sessole, Valdisole e più a Nord Porto Cigale (il nome della prima barca

di famiglia con la quale mio zio e mio padre, con due amici parteciparono alla prima Coppa d'Autunno che ancora nessuno chiamava Barcolana e gli iscritti erano solo 40).

Insenature ricche di verde con antiche ville, costruite quando alla tradizione marinara dell'isola si aggiunse la fama del suo ottimo clima, salubre e curativo e i lussiniani inventarono il turismo, magari grazie proprio al lentisco, all'alloro e al mirto del titolo, quelli che profumano Levrera, altra isola quarnerina a Nord di Unie e ad occidente rispetto Cherso, citata dal Vate, ma fuori dalla nostra rotta.



**Lussinpiccolo.**

di Roma al cuore". Lussino romana, veneziana e austriaca, a fine '800 seconda solo a Trieste, per traffico di merci nel suo porto e per numero di velieri . . .

Lussino l'isola di Straulino e di Lapanje.

Due uomini di mare e di guerra, che ebbi l'onore di incontrare, il primo, a Napoli, al Molosiglio, nei giorni di un qualche evento velico di cui oramai sfuma il ricordo, il secondo, non solo a Portoferraio, comandante del Vespucci, quando noi 'Grifoni' si rientrò con Nave San Giorgio dalla indimenticabile crociera in Nord America nel 1967, ma anche come ottimo presidente dello Y.C. Adriaco negli anni '80 e '90 cortese e prodigo di buoni consigli e prima ancora come avversario sui campi di regata della Tempest Class a Napoli, Anzio, Bari . . .

Lussinpiccolo, come previsto: acqua e gasolio con un occhio al tempo che sta rapidamente peggiorando e già monta la fastidiosa risacca, caratteristica della parte più interna di quel porto.

Motore e vela, pronti comunque a ridurla visto che il cielo non promette nulla di buono. Fuori, lasciata l'insenatura di Lussinpiccolo, mare formato e un po' di pioggia con vento che salta di continuo per forza e per direzione.

Il cielo all'improvviso di un colore scuro tra grigio e blu mentre siamo al traverso delle Canidole. È a questo punto che di poppa, sopra Artatore, vediamo formarsi due trombe marine che in un attimo si allungano tra nubi e mare, un mare bianco di schiuma che gira vorticosamente creando una corona d'acqua polverizzata alla base del 'tubo'. Sono lontane, una sembra un po' più debole della più vicina, forse è solo più lontana, ma si muovono verso Nord. Ci seguono!

Randa ammainata, fiocco rollato lasciando solo un minimo triangolo. Motore al massimo e prua su Portolungo lato Sud Est di Unie, tenendo d'occhio quelle due compagne di viaggio che continuano a serrare la distanza.

Col binocolo prima, ma oramai anche ad occhio nudo, si vede il vortice che formano sulla superficie del mare. Quello più imponente avrà un diametro di un centinaio di metri mentre la parte ascensionale ha un diametro molto minore, ma muove verso l'alto tanta acqua.

Noi cerchiamo di filar via senza cambiar rotta. Sarebbe inutile, tanto i due mulinelli avanzano danzando con improvvise piroette e conversioni per poi ritornare verso di noi. Altre barche in giro non ne vedo. Piovigginna, anche questo da fastidio e il vento salta da un quadrante all'altro.

Lussino, isola di capitani coraggiosi in mare e in terraferma, come i Cosulich che da armatori si industrialirono per mettere in piedi un cantiere navale anche a Panzano, quel cantiere da cui uscirono tante nostre navi mercantili e militari, molti nostri sommergibili e in tempi più recenti le più belle navi da crociera che solchino gli oceani. Quel cantiere dove i Cosulich producevano anche idrovolanti... e attorno al quale inventarono una città con le casette per le famiglie degli operai, le ville in stile liberty per i dirigenti e gli eleganti alberghi per gli impiegati e gli operai scapoli.

“Da Lussin, da Val d'Augusto vien l'odor

Siamo ancora lontani dalla profonda insenatura verso cui dirigiamo, quando una delle due trombe, la meno imponente, si interrompe a metà e la parte superiore si ritira e sparisce risucchiata nel grigio delle nubi. L'altra continua ad avvicinarsi minacciosamente. Non sento rumore solo il sibilo del vento tra le sartie. Con una brusca e ampia accostata all'improvviso la minacciosa tromba marina si avvicina per poi allontanarsi verso il largo.



**Portolungo.**

Quando entriamo a Portolungo diluvia e tira vento sempre più forte. Il ridosso è sicuro, ben protetto. C'è una fila di gavitelli quasi tutti occupati. Dalle barche molti osservano quel fenomeno meteorologico... non inusuale da quelle parti, anzi frequente come anche nella zona di Medolino. Anche noi, con la coda dell'occhio controlliamo dove sta girando la tromba marina (*foto*).



Troviamo un gavitello libero, passiamo una cima e subito dopo mio figlio mi dice che anche la seconda tromba marina si era spezzata. Sul mare il vortice andava rallentando mentre dalle nubi scendeva una specie di lungo imbuto che finiva a meno della metà superiore della primitiva lunghezza fino a ridursi ancora e sparire. La pioggia cessa, resta un bel vento, ma siamo ben ormeggiati, liberi di ruotare. Io resto in barca, gli altri col tender vanno a far due passi a terra.

Metto ordine, sistemo tutto quello che potrebbe cadere e far danni . . . perchè il vento, che oggi sopportiamo tranquilli nel porto amico, domani lo avremo come compagno di viaggio in Quarnaro e sarà bora.

Infatti . . . partenza alle prime luci del giorno. La strada è ancora lunga. Quasi di sicuro, passato il Quarnaro, risaliremo l'Istria fino a Salvore e punteremo su Trieste. A Lignano la barca se la porterà Renzo. Ultimo giorno di una vacanza imprevista.

È appena spuntato il sole quando mettiamo la prua fuori da Portolungo, scapoliamo la parte meridionale dell'isola e puntiamo a Nord... l'Adriatico ci prende a schiaffi e il vento si fa subito rispettare. Randa con due mani di terzaroli, srotoliamo un fazzoletto di fiocco e con raffiche oltre i 30 nodi da ENE il motore non serve di sicuro. Mare formato, ma almeno non piove.

“Il profumo dell'Italia è tra Unie e Promontore” e le 16 miglia che ci portano al faro di Porer, oltre la secca dell'Albanese, volano con noi e con la barca. Apprezzo la sicurezza e la tranquillità di mio figlio al timone, doti che confermerà in altre situazioni di vento forte e mare formato, sono sicuramente anche merito delle due traversate dell'Atlantico su un Baltic 84, la prima in condizioni, per certi versi, proibitive per tanti.

Più avanti un po' di ridosso lo avremo. Vedremo cosa ci aspetta nel Golfo di Trieste. Passiamo veloci al largo di Pola, poi Fasana e Brioni, Rovigno passando al largo delle isole che le fan da corona. Orsera e avanti Parenzo, Umago... ci sentiamo a casa.

Il Bavaria 36 di amici emiliani con cui si esce talvolta in mare e che spesso vengono in Barcolana, svernava a Rovigno. Il mio 31' ha passato qualche stagione ad Umago. Acque di casa nostra. Vento di casa nostra...

Salvore e poi? Meno dura del previsto. Fischia la bora, ma l'onda corta permette di navigare tranquilli e “in fondo all'Adriatico selvaggio” di Saba intravediamo le profonde ferite delle cave sul ciglione carsico.

Penso: ancora qualche ora e saremo a casa, Punta Grossa, Punta Sottile la diga Rizzo e la Lanterna. Poi le cime a terra, la tirella e le cime di poppa. Con una buona scorta di parabordi a dritta e a sinistra che i pescherecci con bora possono far male. Invece no, si prosegue puntando su Monfalcone. Il sole sta tramontando e siamo all'altezza del Castello di Duino, pronti ad imboccare l'ultimo miglio che porterà **Blu Sax**, tra briccole, canneti e bassi fondali, a sfilare sotto la Cartiera alle foci del Timavo, fino alla banchina del Cantiere Alto Adriatico, nel Canale Est-Ovest.

## **APPENDICE**

*Karlovačko Pivo*: birra croata prodotta a Karlovač

*Zilavka*: vino bianco prodotto a Mostar

*Pelinkovac*: amaro a base di assenzio, popolare in Croazia, Serbia, Montenegro, Bosnia-Erzegovina

## **NOTE STORICHE RELATIVE AI LUOGHI VISITATI**

### **Cattedrale di San Vito**

*La chiesa originale di San Vito era nel Medioevo una piccola chiesa romanica con abside semicircolare dietro l'altare. L'edificazione della chiesa attuale iniziò nel giugno 1638 grazie all'apporto dei gesuiti, da poco stabilitisi nella città quarnerina. Inizialmente il fabbricato fu progettato dall'architetto Giacomo Briano, che già aveva lavorato alla chiesa di Santa Maria Maggiore di Trieste.. Negli anni a seguire altri artisti subentreranno a Briano apportando modifiche strutturali al disegno originario e protraendo la costruzione del tempio per oltre un secolo. Verso il 1730 i lavori furono diretti dall'architetto friulano Bernardino Martinuzzi, il quale progettò la cupola sul modello della chiesa veneziana di Santa Maria della Salute, e realizzò un basso campanile. Nel 1925 divenne la chiesa madre della neocostituita diocesi fiumana. San Vito è stata eretta cattedrale metropolitana nel 1969.*

### **Palazzo Adria**

*Il palazzo fu costruito nel 1897 per la compagnia di navigazione marittima ungherese "Adria" La sua facciata monumentale domina l'intero porto di Fiume, e l'altra da su piazza Adria. L'edificio, progettato dall'architetto fiumano Francesco Mattiassi e costruito da Giacomo Zammattio, è dotato di numerose sculture di Sebastiano Bonomi che richiamano il mondo del lavoro marittimo.*

### **Torre civica**

*La costruzione della torre risale al medioevo, quando fungeva da porta d'accesso alla città fortificata di Fiume. Nel 1719 furono collocati gli altorilievi, opere dello scultore Antonio Michelazzi, con le effigi degli imperatori Leopoldo I e Carlo VI. Dopo il terremoto del 1750 che aveva arrecato gravi danni alla città, la torre fu sottoposta ad una serie di interventi di restauro e consolidamento. Il 1° luglio 1784 fu collocato sulla cuspide della torre un'aquila in altorilievo, opera dello scultore Ludovico Ruppiani. In quello stesso anno furono installati quattro orologi, uno per ogni lato della torre, poi sostituiti con quelli attuali nel 1873. Nel 1890 fu ultimata la cupola che sormonta l'edificio su progetto dell'ingegnere comunale Bazarig. Nel 1906 l'aquila di Ruppiani fu posta in un museo e sostituita con una bicipite, realizzata nella fonderia di Matteo Skull.*

### **Casa Veneziana**

*Il palazzo venne eretto nel 1888 secondo i progetti dell'architetto Giacomo Zammattio, esponente dello storicismo, per volere dell'imprenditore e ingegnere britannico Robert Whitehead, coinventore del siluro. L'edificio si distingue per lo stile di ispirazione veneziana utilizzato nella facciata. Presenta un rivestimento in mattoni, finestre ad arco variamente conformate e un grande portale d'accesso al pian terreno.*

### **Palazzo Ploech**

*Il palazzo venne eretto nel 1888 secondo i progetti dell'architetto Giacomo Zammattio. A commissionarne la costruzione fu Annibale Ploech, un meccanico di origine austriaca emigrato a Fiume per lavorare nello Stabilimento Tecnico Fiumano, presso il quale vennero sviluppati i primi siluri. Ploech si distinse all'interno dell'azienda diventandone presto un azionista, e quando l'Italia, la Francia e il Regno Unito iniziarono a fabbricare i propri siluri, egli fece un grande fortuna diventando ricco. Ploech non vide mai il palazzo completato, in quanto morì nel 1884, tuttavia i suoi eredi vi vissero fino al 1988. Il palazzo occupa un lotto d'angolo nel centro della città di Fiume. L'edificio presenta uno stile eclettico dalle influenze neobarocche che colloca l'opera nel quadro della corrente dello storicismo centro-europeo. L'angolo curvo è sormontato da una grande cupola, mentre due telamoni sostengono il balcone sopra al grande portale d'accesso.*

### **Chiesa dei Cappuccini**

*La chiesa di Santa Maria di Lourdes venne costruita tra il 1904 e il 1929 secondo il progetto elaborato dagli ingegneri Giovanni Maria Curet e Cornelio Budinich. L'idea di un modesto edificio neogotico, commissionato dalle suore dell'Istituto del Cuore di Gesù, fu ben presto soppiantata da un progetto di chiesa monumentale per rendere omaggio alla miracolosa guarigione a Lourdes del custode del monastero dei Cappuccini. Fu costruita nello stile di una basilica neogotica a due navate, con una ricca policromia di stampo lombardo. Nel 1907 fu eretta dapprima la chiesa di Maria Consolatrice sulla quale poi, tra il 1914 e il 1929, fu innalzata la chiesa della Madonna di Lourdes, lunga 70 metri. Il santuario fu decorato con vetrate policrome, mentre le facciate della chiesa e le sculture dell'altare sono opera dello scultore veneziano Urbano Bottasso e dell'intagliatore fiumano Antonio Marietti. Gli affreschi interni sono infine opera del celebre pittore locale Romolo Venucci. Anche se il faro alto 75 metri non fu mai costruito, la chiesa è comunque diventata un punto di riferimento per tutti i passeggeri in transito nella città.*

### **Ragusa**

*Anticamente in italiano anche Ragusa di Dalmazia è, capoluogo della Regione raguseo-narentana. Affacciata sul Mare Adriatico, la città, che ha lungamente mantenuto la propria indipendenza, vanta un centro storico di particolare importanza storica e culturale, che figura nell'elenco dei Patrimoni dell'Umanità dell'UNESCO e che le ha valso il soprannome di "Perla dell'Adriatico". La città fu fondata originariamente su un'isola rocciosa con il nome di Ragusium nella prima metà del VII secolo da abitanti della vicina città di Epidaurum (l'attuale Ragusa Vecchia, che dista 18 km da Ragusa) in fuga dalle invasioni degli Slavi e degli Avari.*

*Caduta Costantinopoli durante la IV Crociata (1204), Ragusa passò sotto il dominio della Repubblica di Venezia, seppur con brevi interruzioni, fino al 1358, quando ottenne l'indipendenza. Durante il periodo di appartenenza alla Repubblica di Venezia, Ragusa ne mutuò il proprio assetto istituzionale. Da tale anno diventò la capitale di una repubblica marinara indipendente, la Repubblica di Ragusa, fino all'arrivo delle truppe napoleoniche nel 1808, dopo di cui fu annessa prima al Regno d'Italia napoleonico e successivamente alle Province illiriche. Assegnata definitivamente all'Impero austriaco con il Congresso di Vienna (1815), Ragusa fu integrata nel Regno di Dalmazia, sotto il dominio diretto degli Asburgo. Nel 1919, dopo gli eventi legati alla prima guerra mondiale e la disgregazione dell'Impero austriaco, Ragusa passò al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, poi diventato Regno di Jugoslavia. In seguito alla dissoluzione della Jugoslavia, e alla successiva guerra d'indipendenza croata, Ragusa entrò a far parte del nuovo Stato indipendente della Croazia. Toccato l'apice del suo sviluppo economico e sociale tra il XV e il XVI secolo, Ragusa ha notevolmente influenzato lo sviluppo della diventando punto di riferimento di poeti, drammaturghi, pittori, matematici, fisici e di altri studiosi.*

*Grazie alla sua secolare storia, che ha lasciato anche un'importante presenza architettonica e artistica, Ragusa è una delle principali mete turistiche dell'Adriatico.*

### **Curzola**

*Isola della Dalmazia meridionale bagnata a nord dal canale di Curzola che la separa dall'isola di Lesina, ad est dal canale di Sabbioncello che la scinde dalla terraferma, a sud dal canale di Lagosta che dà sull'omonima isola, e ad ovest dal mare Adriatico. Tra i palazzi di Curzola sono degni di menzione la cattedrale, di stile romanico-gotico e dedicata a San Marco, e la porta meridionale che dà accesso al centro storico, con a fianco la torre Rivellin Grando. I primi abitanti furono i Greci, che la chiamarono Kerkyra Melaina (Corcira la Nera) per via dei fitti boschi e in relazione con la più celebre e meridionale Kerkyra (Corcira, oggi Corfù).*

*Presso l'isola si svolse l'8 settembre 1298 la battaglia tra genovesi e veneziani, in cui Marco Polo rimase prigioniero dei genovesi. Basandosi su questo antefatto, nonché sulla presenza di un ramo della famiglia Depolo in Dalmazia, alcuni storici croati attualmente sostengono che Marco Polo fosse nativo curzolano e ne rivendicano la nazionalità, ma tale versione è stata smentita con delle prove attendibili dallo storico veneziano Alvise Zorzi, il quale osserva inoltre che, se anche per assurdo i natali del grande esploratore fossero avvenuti nel capoluogo dell'isola, ciò non avrebbe per niente significato un'origine croata, in quanto in quel periodo vi abitavano esclusivamente genti veneto-dalmate (e sarà così fino al 1920, anche se solamente nel centro cittadino)*

### **Capocesto**

*Sorge su una penisola tondeggiante nella Dalmazia centrale, circa 20 km a sud di Sebenico e una sessantina di chilometri a nord di Spalato. Anticamente borgo di pescatori, dagli anni Sessanta è diventato una meta turistica grazie alle vicine spiagge (particolarmente apprezzata è quella della Piccola radura. L'economia di Capocesto rimane di natura tradizionale: oltre al turismo le principali attività sono pesca e coltivazione dell'olivo e della vite. Di fronte al porto di Capocesto si trovano alcuni isolotti e scogli, il maggiore dei quali è Maslignago. Originariamente la penisola di Capocesto era una piccola isola rocciosa: questa fu dapprima unita alla terraferma con un ponte mobile ed infine tramite un terrapieno artificiale venne creato l'istmo ancor oggi visibile. Il toponimo italiano deriva dal latino Caput Cistae. Capocesto appartenne per svariati secoli alla Repubblica di Venezia e a tale periodo deve la sua attuale fisionomia. Sul punto più alto della penisola sorge la chiesa parrocchiale di San Giorgio (1485), che è la più antica testimonianza storica del paese. Altri luoghi di interesse sono la chiesa della Madonna delle Grazie (1553), quella di San Rocco (1680) e le mura veneziane del XVII secolo. Dopo la prima guerra mondiale Capocesto appartenne alla Jugoslavia; nel 1941 fu annessa all'Italia facendo parte del Governatorato della Dalmazia (provincia di Zara, come frazione del comune di Sebenico). Nel 1943 fu occupata dai tedeschi, in seguito, nel 1945 entrò a far parte della*

*Jugoslavia di Tito, fin quando, nel 1991, fu ricompresa nel neonato stato di Croazia. La famiglia de' Vidovich (da cui discende Ottavio Missoni per lato materno) porta il titolo di conti di Capocesto e Rogosnizza.*

### **Isole Incoronate**

*Le isole Incoronate sono un arcipelago dell'Adriatico, situato di fronte alla Dalmazia a 15 miglia nautiche a ovest di Sebenico e 15 a sud di Zara. L'arcipelago prende nome dall'isola maggiore: l'Isola Incoronata. Plinio il Vecchio le chiamava Crateae. È l'arcipelago con il maggior numero d'isole dell'intero Mediterraneo. Dal 1980, parte del territorio è classificato come parco nazionale, che è composto da 89 fra isole, isolotti e scogli. L'isola Incoronata occupa da sola due terzi del parco. L'arcipelago si trova a sud-est dell'isola Lunga, della quale sono la naturale continuazione, e a sud di Pasman. Sono disposte in quattro file parallele da nord-ovest a sud-est. La fila più interna, vicina a Pasman è composta da Sit, Sitno e Gangarol, la seconda da Zut, la terza dall'isola Incoronata, e la quarta, verso il mare aperto, inizia con Abba Grande, prosegue con Scillo, Lavernata, Peschiera, Laussa, e termina con Curba Grande. Tra questi allineamenti si aprono tre canali: il canale di Sit, il canale di Zut e il canale dell'Incoronata. Le isole sono formate da calcare cretaceo..*

### **Lussino**

*Lussino è un'isola della dell'alto Adriatico situata nella parte meridionale dell'arcipelago del Quarnero. I principali centri abitati dell'isola sono da nord a sud: Neresine, San Giacomo di Neresine, Chiusi Lussignano, Artatore, Lussinpiccolo, Lussingrande e Rovensca. I nomi di Lussingrande e Lussinpiccolo non debbono trarre in inganno: il primo (il più antico) è un centro minore per dimensione ed importanza rispetto al secondo (di più recente fondazione ma di maggior sviluppo, capoluogo dell'isola). A Lussino esiste una piccola comunità di italiani autoctoni, che rappresentano una minoranza residuale di quelle popolazioni italiane che abitarono per secoli ed in gran numero, le coste dell'Istria e le principali città di questa, le coste e le isole della Dalmazia, e il Quarnero, che erano territori della Repubblica di Venezia. Fino alla seconda guerra mondiale l'isola era a maggioranza italiana. La presenza di italiani autoctoni di Lussino è drasticamente diminuita in seguito all'esodo giuliano dalmata, dopo la seconda guerra mondiale cagionato dai massacri delle foibe e dalle deportazioni operati dai partigiani titini.*



**Lussino.**