



Notiziario CSTN

APRILE 2025
N° 152



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIV - N° 152

NOTIZIARIO ON-LINE

aprile 2025

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Un lungimirante armatore..... | pag. 26 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (6a) | pag. 2 | • Cartoline? . . . Che passione..... | pag. 33 |
| • L'Imperatore velista | pag. 6 | • Libri in vetrina . . . | pag. 36 |
| • OTRANTO. Una storia dimenticata | pag. 13 | • AIVE NEWS | pag. 37 |
| • I Cantieri del Garda (1° parte)..... | pag. 16 | • Quarta di copertina | pag. 39 |
| • La Giralda | pag. 22 | | |

EDITORIALE

Dobbiamo piacevolmente mettere in evidenza che mai come in questo momento la Redazione del Notiziario è rigogliosa di nuove firme di collaboratori. Infatti, dal Lago di Garda alla Sicilia, studiosi, ricercatori ed amanti della storia e delle tradizioni marinare ci fanno pervenire interessanti argomenti ai quali noi diamo come sempre tutta l'accoglienza possibile. Il Prof Sannino e la sua accattivante storia della navigazione delle grandi scoperte è, com'è giusto che sia, al top dell'indice di gradimento, ma come ci indica il soprastante sommario ce n'è per tutti i gusti.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion@'. Didascalia della foto: "Il fascino della potenza unito all'eleganza degli scafi fanno dei Riva uno dei più ricercati marchi italiani nel mondo della motonautica".

Hanno collaborato: **Ciro Altiero, Attilio Borda Bossano, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesca Lodigiani, Gianni Magnano, Livio Lupi, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Piero Vantini**

INFORMAZIONI DAL CSTN ... (a cura del Direttivo)

- Conclusa la registrazione su database dei Certificati di Stazza dell'Archivio Storico dell'UVAI e di tanto si ringrazia la proficua e perseverante collaborazione dei Soci della Sezione di Napoli. Il materiale cartaceo residuo è custodito, in ordine alfabetico per nome delle imbarcazioni, in un apposito scaffale messo a disposizione dalla Sezione. Chi ne ha interesse, può contattare/inviare una mail a info@cstn.it per richiedere informazioni.

- Il ns. "maestro", Gennaro Lepre, ha provveduto ad una sistemazione del modello del Cutty Sark, donato da Marco Panella, che, a breve, troverà una degna esposizione.

- Romolo Maiello, collaboratore del Centro Studi, ha conseguito, con il plauso della Commissione esaminatrice, l'attestato di "classificatore" sulla piattaforma SBN (Servizio Bibliotecario Nazionale). Al momento i classificatori, abilitati al Centro Studi sono due, speriamo di aggiungere un terzo il prossimo anno. Si potrà in tal modo procedere in maniera più spedita alla registrazione su base nazionale del patrimonio della Biblioteca.

- Nell'ambito delle attività scientifico/culturali che vedono la partecipazione attiva del Centro Studi, segnaliamo quella tenutasi il 28 marzo per il ciclo "La Scienza di Lega" un incontro con il Dr Marco Signore della Stazione Zoologica Anton Dohrn su tema "Scene dal Tempo profondo" e quella del 29 marzo per il ciclo "Storie di Vela", relatore il Prof. Carlo Bertorello sul tema "America's Cup Dietro le quinte - Azzurra raccontata dall'interno".

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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

LE NAVIGAZIONI DELLE GRANDI SCOPERTE

Con accurata competenza ed assoluta padronanza della materia trattata il Prof Sannino ha concesso ai lettori del Notiziario, nei sei capitoli sin qui pubblicati, uno straordinario viaggio nella storia della navigazione con le sue scoperte, i navigatori, le imbarcazioni e tutto quello che questa straordinaria avventura ha comportato in termini di sacrifici e vite umane. Sono tante le voci dei lettori che si uniscono alla nostra per dire insieme: . . . grazie Prof Sannino!



SCOPERTE, ESPLORAZIONI E CONQUISTE IL PASSAGGIO DELLO STRETTO

SILVESTRO SANNINO

(Sesto capitolo)

Corollario alla presente e come parte integrante di essa sono gli articoli già pubblicati: 1) *Il Passaggio dello Stretto (CSTN 2/2021)*; 2) *Il Nostos della nave Victoria*; 3) *Magellano grande navigatore?*

Il passaggio dello Stretto che ora porta il nome di Magellano, a giusto merito, richiese oltre un mese e nell'articolo citato vengono evidenziati alcuni fatti di rilievo.

Va osservato che nel resoconto dei cronisti (Pigafetta e Albo) non vengono indicate le date relative ai vari tratti del passaggio tranne quella del parere, che Magellano chiese ai capitani ed ai piloti delle altre navi, del 21 novembre 1520. Nel ricostruire le rotte seguite nello stretto ho fatto una stima dei cammini e dei relativi tempi ed ho indicato alcune date con un certo margine di errore; in merito non esistono dati precisi!

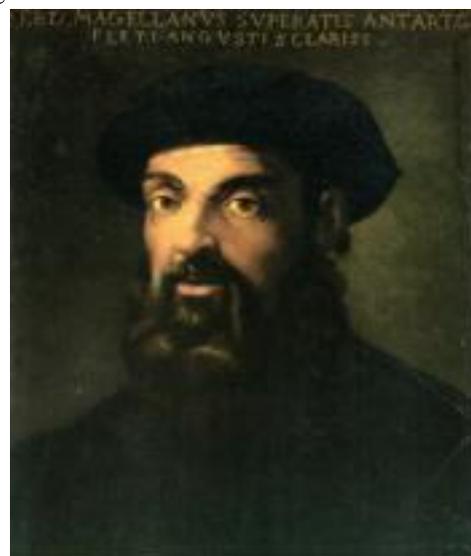
La nave più grande, la *San Antonio*, al termine di una azione di esplorazione di alcuni bracci dello stretto disertò e ritornò in Castiglia al comando del capitano Antonio Guerra e del pilota Estevao Gomes dopo aver esautorato l'inetto capitano Alvaro de Mesquita. Per il rientro la *San Antonio* dovette fare un cammino più lungo in condizioni meteo marine avverse ed impiegò un tempo minore di quello speso dalla Spagna allo stretto.

Alla richiesta di Magellano di un parere sulla spedizione solo il pilota e cosmografo Andrés de San Martín rispose esprimendo dei dubbi sulla rotta seguita e indicando il ritorno per quella via, la qual cosa escludeva in modo esplicito l'idea di circumnavigazione della Terra.

Per quanto concerne il *Nostos* della nave *Victoria* si può ritenere di certo la navigazione più audace e più difficile di ogni tempo. Alle difficoltà di ordine geoambientali si sommavano quelle di evitare incontri con i Portoghesi nella zona di influenza loro assegnata dal Trattato di Tordesillas del 1494. Inoltre una declinazione magnetica incognita di due quarte costrinse la *Victoria* a fare un cammino con venti e mare contrari per oltre 1000 miglia nautiche rispetto al previsto. Malgrado la penuria di provviste dopo una navigazione di oltre sette mesi senza mettere piedi a terra, la nave *Victoria*, malconcia nello scafo e squassata nelle attrezzature, arrivò in Castiglia senza sacrificare alcuna parte del prezioso carico di chiodi di garofano.

Magellano grande navigatore?

Magellano (*immagine*) viene considerato in genere un grande navigatore. In realtà un esame della sua attività solleva molti dubbi in proposito, come ho avuto modo di dimostrare altrove. In primo luogo, pur essendo un nobile, un *fidalgo*, non ebbe mai il comando di una nave nei sette anni di servizio agli ordini di Almeida e di Albuquerque. Egli è stato al comando di una flottiglia solo per metà giro della Terra, peraltro in condizioni meteomarine sempre favorevoli. Ben altre difficoltà si presentarono nel percorso dalle Molucche a Castiglia. Inoltre, il tempo impiegato dalle Canarie al Brasil, in Cabo Frio, fu circa il doppio di quello impiegato dai portoghesi fin dai tempi di Alvares Cabral, ben venti anni prima. Si tenga ancora presente che gli aspetti nautici e cosmografici dell'impresa furono opera di Ruy Faleiro e che l'unica volta in cui Magellano si pronuncia sulla posizione della nave, al transito all'equatore,



nell'Oceano Pacifico, ritiene di trovarsi nei pressi delle Molucche e commette in tal modo un errore sulla stima della longitudine enorme, di circa 70°.

Inoltre, come capo di un gruppo impegnato in un'impresa delicata, molto difficile, come leader, Magellano fu un disastro. Non seppe infondere e mantenere uno spirito di coesione; fomentò e alimentò rancori, paure e malcontenti; modificò in modo arbitrario l'assetto gerarchico degli ufficiali stabilito dal re Carlo I e penalizzò, con palesi umiliazioni, le persone più capaci, più abili e competenti, più marinieri a favore di parenti e amici. Usò la violenza ed il terrore, dice lui, in nome del mandato del Re; ma molto spesso, troppo spesso, trasgredì le istruzioni ricevute da Carlo I e sancite nelle "Capitolazioni". Lo sfaldamento morale tra i suoi amici più stretti dopo la sua morte, per opera del fiero Cilapulapu, il 27 aprile 1521, e la fine ingloriosa della nave capitana, la *Trinidad*, sono la prova più eloquente della sua pessima *seamanship* associata a scarsa leadership.

Altre navigazioni notevoli di scoperta e di esplorazione.

Tra le navigazioni di scoperta e di esplorazione del Nuovo Mondo, cioè del continente americano vanno segnalate, tra l'altro, alcune già ricordate:

La navigazione di Alonso de Hoyeda che aveva come pilota Juan de la Cosa, ritenuto un gran marinaio; entrambi erano stati al servizio di Colombo. La spedizione ebbe inizio nel maggio 1499 e si dedicò alla ricerca di una via, di un passaggio per le Indie esplorando le coste settentrionali del Sudamerica. Anche Peralonso Nino e Vincente Yanez Pinzon, il primo pilota ed il secondo capitano della *Nina* nel primo storico viaggio di scoperta di Colombo, fecero dei viaggi di scoperta in parte a proprie spese. Dai documenti raccolti dallo storico Martin Fernandez de Navarrete risulta che Pinzon fu il primo a navigare e scoprire terre del Nuovo Mondo a sud dell'equatore, prima del lusitano Alvares Cabral. Più tardi Juan Ponce de Leon, sempre al servizio della Spagna, scoprì la Florida, preludio alle successive conquiste di Fernao Cortes del Messico, culla della civiltà azteca.



Alfonso de Hoyeda.



Vincente Yanez Pinzon.



Pedro Alvares Cabral.

Nel 1514 Juan Diaz de Solis fu a capo di una spedizione diretta a cercare un passaggio per il Mar del Sur, di recente avvistato, nel settembre 1513, da un'altura del Darien (attuale Panama) dal navigatore Vasco de Balboa.

Il de Solis arrivato alle foci del Paranà volle fare una escursione a terra ma cadde in un'imboscata degli indigeni e fu ucciso assieme ad altri compagni. La spedizione, così privata del suo capo, non poté proseguire oltre. De Solis era stato anche *pilota major* de la Casa de Contractacion di Sevilla.

Ma non furono solo i Portoghesi e gli Spagnoli i protagonisti delle grandi scoperte geografiche. Seppure in tono ridotto vi furono iniziative di scoperte dell'Inghilterra di Enrico VII e della Francia di Francesco I. Le attività in entrambi i casi furono affidate a provetti navigatori italiani: Giovanni e Sebastiano Caboto per l'Inghilterra; Giovanni da Verrazzano per la Francia.

Giovanni Caboto, veneziano ma di origini liguri, nel 1491 si trasferisce a Bristol, una città molto vivace nei traffici tipici dell'epoca. Segue le attività di *descobrimiento* dei paesi iberici e nel 1497 propone al re Enrico VII di andare alla ricerca di terre alle latitudini della Britannia. Le condizioni meteomarine del nord sono poco attraenti ma nella stagione estiva si può osare.



Giovanni Caboto.

Un ufficiale grida gli ordini dall'alto del cassero mentre due marinai fissano una vela impermeabile su un beccaporta. Sul ponte di poppa la chissuola contenente i pozioni astronomici di navigazione è stata chiusa con il chiavistello e assicurata agli anelli sul ponte. Affrettandosi all'improvvisa sopravvento,

con il ponte di coperta che gli si solleva sotto i piedi, un marinaio non perde di vista il Trinidad, nave ammiraglia di Magellano, che fila veloce con il vento in poppa. Per notti trascorse dai naufragi, la vela di maestra stracciata del Trinidad reca ancora intatta la croce di san Giacomo, il protettore della Spagna.



(da "I grandi navigatori GLI ESPLORATORI" Edizione italiana CDE . GRUPPO MONDADORI 1988).

Riceve cinque navi per scoprire terre e genti sconosciute, verso ovest. Con il figlio Sebastiano, di età superiore ai 21 anni, parte a fine maggio o ai primi di giugno ed il 24 di detto mese, giorno di San Giovanni prende terra nel Labrador che indica col nome di Prima Terra. Egli è quindi il primo europeo a vedere il continente americano nei tempi moderni.

Al ritorno viene accolto con tutti gli onori del caso. L'anno dopo, nel 1498 organizza e realizza un altro viaggio, sempre in periodo estivo, e pare abbia esplorato le coste di Terranova fino alla baia di San Lorenz, ma i dati in merito sono piuttosto scarsi. Per motivi politici le attività di scoperta vengono sospese ed interrotte dopo il 1509, in seguito alla morte di Enrico VII.

Sebastiano Caboto passa in Spagna nel 1512 e viene assunto come capitano al soldo di 45.000 maravedis all'anno, una remunerazione niente affatto cattiva se confrontata con quella di altri navigatori o cartografi. Egli copre importanti mansioni in seno alla Casa de Contractacion e pare che abbia anche tentato di indurre Venezia a fare delle attività di esplorazione. Muore nel 1557.



Giovanni da Verrazzano.

Giovanni da Verrazzano, di nobile famiglia fiorentina e dotato di ottima istruzione, negli anni intorno al 1510 venne preso dall'interesse per le scoperte geografiche e si trasferisce in Francia. Nel 1523 riceve 4 navi da re Francesco I per esplorare le coste a nord della Florida; perde tre navi in una tempesta e prosegue con l'unica scampata al naufragio. Il 17 gennaio 1524 atterra in 34° N nella zona della attuale Wilmington ed esplora la costa verso nord dalla Carolina fino a Terranova. E' il primo a scoprire l'Hudson River, ove adesso si trova un ponte che porta felicemente il suo nome. Giovanni da Verazzano inviò una lettera a Francesco I in cui descrive aspetto fisico e costumi delle genti incontrate, genti che furono poi prese in cura e costipate dai civili europei nei secoli successivi. La lettera venne riportata in un volume edito dalla Hakluyt Society del 1860, curato dal geografo d'Avenzac e dedicato al navigatore Henry Hudson, sia in traduzione inglese e sia in lingua originale italiana.

Lo stile ed il contenuto denota il tenore delle conoscenze del nostro esploratore. La lettera mostra una personalità sobria, affidabile, simile a quella di Alvise Cadamosto ed in netto contrasto con gli scritti di altri celebri italiani impegnati nelle attività delle scoperte geografiche a cominciare da Colombo per passare a Vespucci a Pigafetta e ad altri meno noti.

(Silvestro Sannino, 25 aprile 2025)



“UN VELIERO ECCEZIONALE E FAMOSISSIMO, IL *VICTORIA*”, scrisse il cronista contemporaneo Gonzalo Fernández de Oviedo; e non aveva torto, perché dopo quell'epico viaggio esso attraversò per tre volte l'Atlantico prima di scomparire in mare nel 1525, al ritorno da Hispaniola.

Nel 2006, con la volontà di rendere omaggio al primo europeo a mettere piede nell'attuale territorio cileno, un impresario di Punta Arenas, Cile, decise di investire nella costruzione di una replica a grandezza naturale della prima nave che abbia mai circumnavigato il globo terrestre.

La ricerca dei disegni della *Nao Victoria* prese più tempo del previsto, quasi tre anni, mentre la costruzione del vascello durò due anni, dal 2009 al 2011, concludendosi troppo tardi per il bicentenario dell'indipendenza del Cile, celebrato nel 2010. La replica della *Nao Victoria* è stata aperta al pubblico nel mese di ottobre del 2011 nel Museo Nao Victoria di Punta Arenas.

(fonte: *Wikipedia*)

I GRANDI PERSONAGGI DELLO YACHTING

A cavallo tra XVIII e XIX sec. l'Europa, agli albori della storia dello yachting, trova tra i pionieri i principi delle case reali regnanti a cominciare da Inghilterra e Olanda, poi Paesi Scandinavi e Iberici e per finire, ma non ultimi, il ramo d'Aosta dei Savoia. Guglielmo II di Germania (1859-1941), noto con l'appellativo di Kaiser, personalità complessa, fisico imponente nonostante un'offesa al braccio sinistro al momento del parto, fu un grande appassionato velista regatante ed armatore di una serie di magnifici yacht, tutti chiamati "Meteor", con i quali era solito frequentare le capitali europee della vela: nella Manica a Cowens e nel Baltico a Kiel.



L'IMPERATORE VELISTA

*Storia dell'Imperatore di Germania Guglielmo II
e della sua grande passione per lo Yachting*

GIANNI MAGNANO

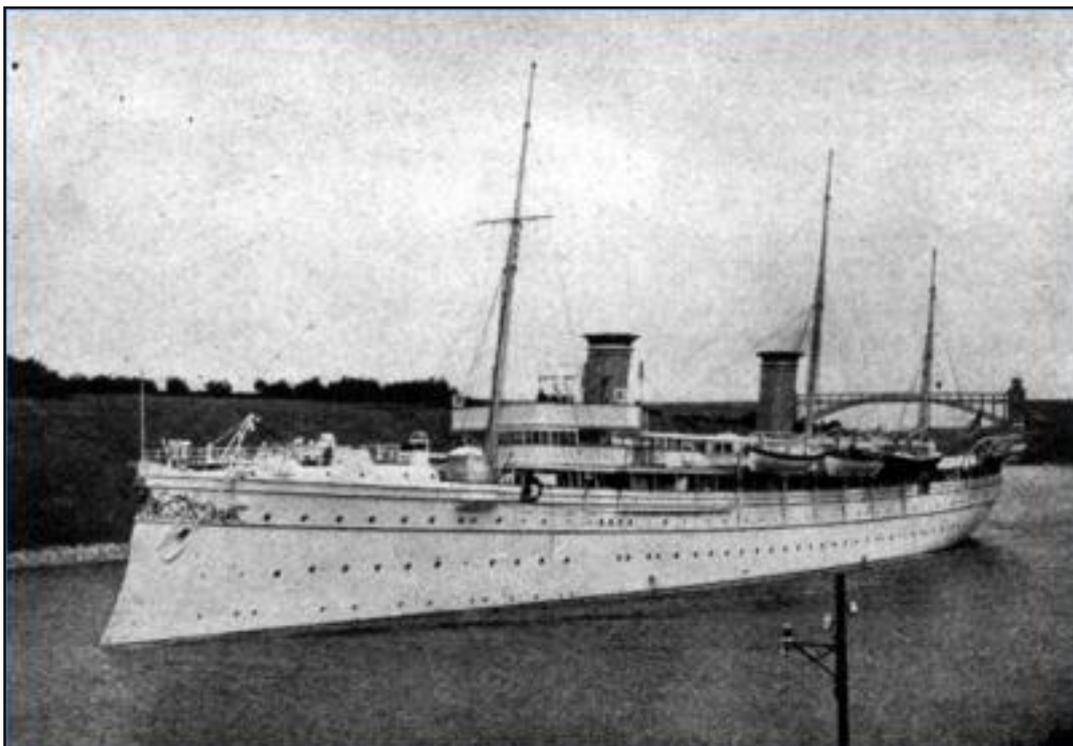


Guglielmo II di Germania e Prussia (Friedrich Wilhelm Viktor Albrecht Von Hohenzollern) nato a Berlino il 27 Gennaio 1859 è stato il terzo e ultimo imperatore tedesco e ultimo re di Prussia rimasto sul trono dal 1888 al 1918.

Guglielmo II oltre alle doti di Imperatore fu anche un grande appassionato di Yachting ed armatore di scafi celebri. Partecipò a molte regate nel Solent, nella "Big Class" tra le quali la Queen Race, negli anni Venti del secolo scorso, amante del mare, come la sua nonna la regina Vittoria di Sassonia Coburgo - Gotha, d'Inghilterra.

Nella sua vita ha posseduto diversi yacht, il più famoso era lo yacht a vapore SMY "*Hohenzollern*" che fece costruire nei cantieri navali Vulcan di Stettino e fu la sua seconda residenza, frequentato nei momenti liberi dagli impegni di stato.

L'Imperatore Guglielmo II di Germania in foto del 1902.



Il Panfilo reale 'Hohenzollern'.

Lungo 122 metri, largo 14, di 4180 tonnellate, fu varato nel 1891 alla presenza dell'Imperatore e madrina sua nonna la regina Vittoria d'Inghilterra, per le nuove necessità di rappresentanza derivanti dall'espansione coloniale tedesca e per la passione del Kaiser Guglielmo II lo yacht svolse diverse crociere diplomatiche prima della Prima Guerra Mondiale nella quale venne adibita a Nave Comando della Hochseeflotte e poi trasferita alla giurisdizione della Repubblica di Weimar fino al 1923 per essere successivamente demolita.

La passione per la vela pervase l'Imperatore che fece costruire nel 1886 "*Meteor I*" uno yacht Progettato da George Lennox Watson e costruito nei cantieri D. & W. Henderson & Company di Partick (incorporati a Glasgow nel 1912) sul fiume Clyde in Scozia, "*Meteor I*" fu varato nel 1887 con il nome "*Thistle*". Dopo alcuni anni di regate con successo presso il Royal Clyde Yacht Club, attraversò l'Atlantico per sfidare la America's Cup, "*Thistle*" fu venduto nel 1891 per la cifra di 90.000 marchi d'oro all'imperatore tedesco, che lo ribattezzò "*Meteor*".

Lo yacht fu trasferito solennemente a Kiel all'Imperial Yacht Club, per conto del Kaiser Guglielmo II commodoro del club e lì messo a disposizione per le regate.



Lo yacht reale "*Meteor I*" fatto costruire in Scozia da Guglielmo II.

Nel 1896 poi Guglielmo II incaricò il famoso yacht designer scozzese George Lennox Watson, che aveva già progettato il *Meteor I*, di progettare un nuovo yacht più veloce per le regate *Meteor II*. Il nuovo yacht fu poi costruito ed equipaggiato dal cantiere navale D. & W. Henderson sul Clyde in Scozia, e disputò molte regate in Inghilterra nel Solent.

Altro yacht reale famoso fu il racier *Meteor III* uno schooner progettato da A. Carley Smith e H.G Barbey costruito negli Stati Uniti dei Cantieri Townsend & Downey Shipyard varato il 25 Febbraio del 1902 e battezzato alla presenza di Alice Roosevelt figlia del Presidente degli Stati Uniti e del principe Enrico di Prussia fratello minore del Kaiser Guglielmo II, nella costa settentrionale di Staten Island.

L'evento fu un appuntamento mondano di grande clamore in quell'epoca, tutti i giornali ne parlarono, sia per i personaggi di rilievo intervenuti, che per la presenza del Kaiser di Germania.

Furono anche stampate delle cartoline celebrative dell'evento.

Lo yacht purtroppo non ebbe gran successo in regata e sette anni più tardi fu venduto, poi passò ad alcuni proprietari e nel 1940 fu requisito dalla Marina degli Stati Uniti e poi demolito dopo la Seconda Guerra Mondiale. L'ultimo nome che portò fu *Aldebaran*.



Lo splendido Yacht "Meteor III" varato negli Stati Uniti nel cantiere Townsend & Downey a Shooters Island.



1887. Ufficiali e funzionari della Marina Imperiale fondarono a Kiel la "Marine Regatta Accociation". Il principe Enrico, fratello di Guglielmo II, divenuto imperatore tedesco nel 1888, è il "protettore" dell'MRA.

1891. Il consiglio direttivo del "Marine Regatta Association" (decide di accettare anche "uomini provenienti dalla vita civile" per migliorare il finanziamento delle attività del club. Si chiede al Kaiser Guglielmo II di approvare il cambio di nome del club in "Imperial Yacht Club" (KYC); Lo fa e allo stesso tempo accetta di assumere il titolo di

"Commodoro" come membro del club. Il principe Enrico diventa "Vice-Commodoro".

Il Kaiser acquista uno yacht a cutter costruito in Inghilterra nel 1886, lo chiama "Meteor" e vi sale a bordo quando entra nel porto di Kiel il 1° giugno 1891. L'equipaggio è composto esclusivamente da marinai professionisti inglesi.

Alla fine del 1891, il KYC contava 539 membri e nell'annuario erano registrati 50 yacht.

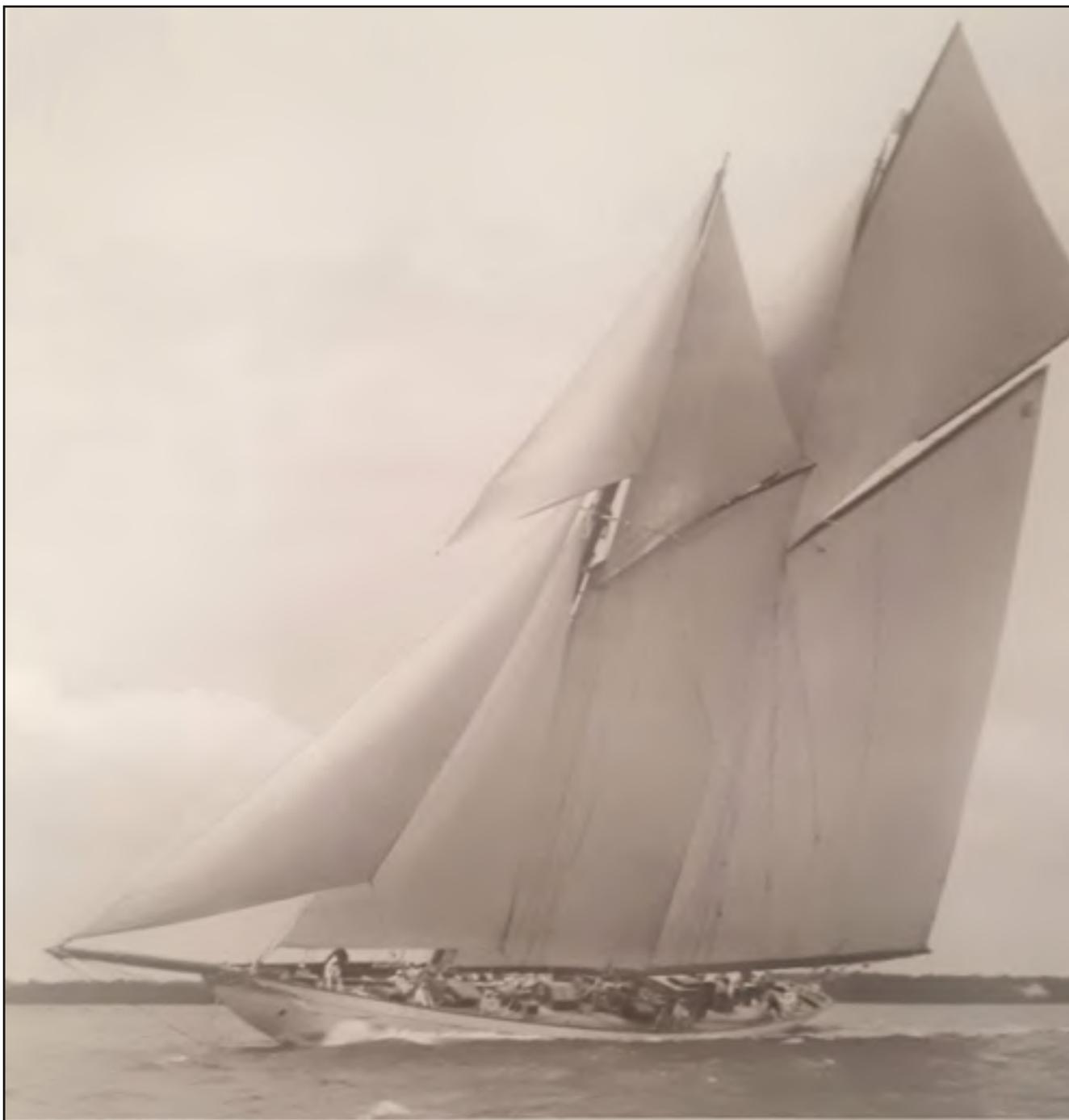
Nel 1893 il Kaiser assegnò al "suo" club una bandiera speciale.



Cartoline celebrative dell'inaugurazione del nuovo yacht "Meteor III" avvenuto negli Stati Uniti nel 1902. Tra i presenti oltre i reali tedeschi figura il Presidente degli Stati Uniti Theodor Roosevelt.

Guglielmo II, fece anche costruire nel 1909 *Meteor IV* che fu varato da Kirk & Son a Cowes, uno Schooner che partecipò a molte regate con buoni risultati.

Il celebre yacht, molto curato anche nell'abbigliamento dei suoi marinai, tutti vestiti con casacche bianche, gli ufficiali erano invece vestiti in blu, l'etichetta era importante sullo yacht reale di Germania, che aveva la sua base nel porto di Kiel dove con il fratello minore Enrico fondò il celebre club.



“Meteor IV” del Kaiser di Germania durante una regata nelle acque del Solent.

Nel 1914 a Kiel fu varato l'ultimo yacht imperiale, “*Meteor V*”, anch'esso progettato da Max Oertz. Era il più grande yacht del Kaiser con una lunghezza di 47,6 e una superficie velica di 1410 m², vinse l'Elbregatta 1914 poco dopo il suo battesimo.

Il 21 giugno 1914, “*Meteor V*” iniziò il suo viaggio verso l'annuale regata velica di Cowes.

Tuttavia, il maltempo ha rallentato la sua navigazione e ha dovuto trascorrere diversi giorni nelle acque olandesi, quando il tempo finalmente migliorò il viaggio fu annullato a causa dell'imminente minaccia della guerra, lo yacht tornò allo Yacht Club di Kiel per l'intero periodo bellico, fu usato anche dal cancelliere Adolf Hitler e dalla sua amante Eva Braun per gite di piacere.

Dopo la guerra fu venduta all'Egitto nel 1919 e negli anni Venti navigò sotto bandiera ungherese come “*Minnekoï*”.

In fine nel 1929 passò in mano inglese, per essere trasformato in uno yacht a motore nei Cantieri di Marsiglia e successivamente bruciato nel gennaio 1930.

Kaiser Yacht club a Kiel

Fondato dal fratello minore dell'Imperatore Guglielmo II, Principe Enrico di Prussia fratello minore del Kaiser nel 1887 in un primo tempo era un club per gli ufficiali di marina tedeschi, poi nel 1891, lo stesso Guglielmo II, ne cambiò il nome in Kaiserlicher Yacht Club e da allora vennero ammessi anche i civili.

Uno dei primi ad iscriversi al club fu Alfred Krupp il magnate dell'industria bellica tedesca seguito da altri esponenti del "jet set" tedesco dell'epoca.



Il Kaiser Yacht Club di Kiel fondato nel 1887 dalla famiglia reale tedesca creato per gli ufficiali della Marina Militare di Germania.

Il club fu sciolto nel 1937 dopo le Olimpiadi di Berlino del 1936, dal regime nazista e successivamente riaperto dopo il 1948 con il nome di Kieler Yacht-Club per diventare uno dei più prestigiosi club tedeschi,

Ospitò ancora nel 1972 le olimpiadi della Vela di Berlino, Il club è tra gli organizzatori della celebre regata "Kieler Woche" disputata dal 1882 a Kiel.



Cartolina allegorica della "Settimana di Kiel" che rappresenta "Meteor III" lo yacht reale dell'Imperatore Guglielmo II, nello stemma è rappresentato il gagliardetto della casata Hohenzollern.

La regata da sempre “fiore all’occhiello” dello yachting tedesco al quale partecipano da anni centinaia di imbarcazioni da regata e molti yacht reali, che organizzano da sempre una cerimonia di apertura delle gare veliche.

Il club è tutt’oggi uno dei più importanti club d’Europa con molti Posti Barca disponibili e una invidiabile attività di regate a calendario.

L’Imperatore Guglielmo II resta uno dei sovrani del secolo scorso più interessati alla vela, armò i suoi yacht con grande impegno e dedizione sportiva navigando con essi in molte occasioni sino alla sua sfortunata abdicazione del 10 Novembre 1918. Guglielmo II morì il 4 Giugno del 1941 per motivi di salute e venne sepolto nel mausoleo di Doorn.



Immagini dell'imperatore al timone e con i suoi equipaggi.



RITAGLI DI STORIA

Livio Lupi, velista e amante della storia della Marina Militare, indirizza le sue ricerche, puntuali e ben documentate, sugli episodi meno conosciuti e non "sfruttati" e per questo il suo lavoro risulta particolarmente meritorio. Lo dimostra ampiamente il presente racconto dove si mette in risalto che nella prima guerra mondiale (1915-1918) la battaglia del canale d'Otranto fu la più grande battaglia navale combattuta in Adriatico.



OTRANTO Una storia dimenticata LIVIO LUPI

Il mare Adriatico era lo sbocco naturale del grande Impero Austro Ungarico, sia per le rotte commerciali che per quelle militari. Le sue coste occidentali, quelle italiane, essendo basse e sabbiose erano particolarmente esposte agli attacchi provenienti dal largo. Per poterle difendere, fummo costretti a realizzare vasti campi minati, a costruire postazioni costiere e ad usare i treni armati. Le coste orientali invece, rocciose e ricche di insenature di ogni tipo, erano protette da una miriade di isole che rendevano anche possibile una navigazione per centinaia di miglia di fatto invisibile ai nostri occhi. Dalle basi nemiche incastonate nella costa frastagliata partivano le azioni intese ad ostacolare, fra l'altro, anche il rifornimento di petrolio all'Inghilterra che transitava per il Mediterraneo. [mappa 1]

Fra tutte ricordo Pola quale sede del comando della Marina da Guerra oltre dei grandi cantieri navali, e Cattaro (oggi Kotor in Montenegro), base di sottomarini, strategicamente fondamentale per la sua posizione geografica e per le sue difese naturali. Fin dallo scoppio della Grande Guerra, agli Anglo-Francesi apparve chiara la necessità di confinare la flotta Austro Ungarica all'interno dell'Adriatico; sarebbe stato come tenere "il leone in gabbia".

Per questo motivo, quando nel '15 l'Italia ruppe la sua neutralità entrando in guerra al fianco di Francia ed Inghilterra, venne realizzato il primo sbarramento di Otranto costituito da una flottiglia di drifters inglesi che trascinavano reti indicatrici, unitamente a cacciatorpediniere sempre pronte ad intervenire ed all'occhio vigile dei ricognitori aerei: quando un sommergibile fosse stato individuato, si sarebbe poi scatenato l'uso di mine antisommergibile. I drifters erano piccoli pescherecci a vapore, per lo più scozzesi, solitamente adibiti alla pesca delle aringhe con la rete di prua. Durante la pesca si lasciavano andare alla deriva (to drift=andare alla deriva) spinti dall'apposita randa, da cui il nome.



Mappa 1.

In seguito lo sbarramento venne rinforzato con l'apporto di ulteriore naviglio francese, inglese ed italiano in continua crociera. [foto 2]

Questa realizzazione portò alla cattura di pochi sommergibili nemici (le fonti non sono concordi sul numero esatto, comunque esiguo), ed anche se a 110 anni di distanza può sembrarci alquanto naïf, in realtà non fu così perché divenne oggetto di migliorie a più riprese. Ad un certo punto si iniziò anche a pensare alla costruzione di uno sbarramento fisso.



Foto 2.

Gli Austro Ungarici furono talmente disturbati dallo sbarramento che nel triennio '15-'17 tentarono ben 24 incursioni volte al suo annientamento, culminate con l'azione del 14-15 Maggio 1917 passata alla storia con il nome di "battaglia del canale di Otranto". Fu la più grande battaglia navale combattuta in Adriatico durante tutta la guerra e vide soccombere Italia, Francia ed Inghilterra contro le forze navali comandate dall'ammiraglio ungherese Miklós Horthy. Nello scontro questi rimase ferito ad un braccio ad opera dei britannici.

L'euforia della vittoria tuttavia durò poco perché lo sbarramento venne subito ristabilito e rinforzato, anche grazie all'apporto di numerose unità navali statunitensi ed australiane.



Mappa 3.

Gli alleati si resero conto una volta di più della valenza strategica di tale opera, e malgrado la ritrosia britannica, iniziarono i lavori per la realizzazione del secondo sbarramento, ben più efficace del primo. Furono stesi cavi d'acciaio per coprire la distanza fra Otranto - l'isola di Fanò - Samotraki - Corfù, trattenuti a circa 10m di profondità da un sistema di grossi galleggianti ai quali erano appese reti metalliche italiane che coprivano profondità fino a 70m. A tenere la relinga superiore in posizione (così

chiamavano il cavo), ci pensava la lunga serie di corpi morti, posati anche a 1000m di profondità. Infine, per completare l'opera, più di 1200 torpedine francesi erano distribuite per tutta la lunghezza, sospese dal cavo d'acciaio principale. [mappa 3] L'opera in superficie era invisibile e permetteva la navigazione di unità con un pescaggio inferiore ai 10m, ed anche gli inglesi dovettero ammettere la bellezza della realizzazione.

Riporto uno stralcio d'epoca: *“Per impedire ai sommergibili austro-tedeschi di uscire dall'Adriatico e di rientrarvi dopo le loro scorrerie, gli Italiani, con pazienza e tenacia romana, avevano teso tra Otranto e Corfù, d'accordo con gli Inglesi ed i Francesi, uno sbarramento fisso costellato di torpedine: era un immenso sipario sottomarino di rete d'acciaio, lungo sessantasei chilometri e profondo circa cinquanta metri sotto il pelo dell'acqua, alla guardia del quale vigilavano costantemente i drifters ed i trawlers; ossia delle piccole navicelle pescherecce armate in guerra”.* [foto 4]



Foto 4.

A questo sistema di sbarramento fisso si aggiungeva anche l'intensa ricognizione aerea, le vedette costiere ed imbarcate, le stazioni di ascoltazione subacquea dotate di idrofoni, le stazioni radiotelegrafiche e un gran numero di drifters e trawlers in continua crociera. I trawlers erano pescherecci a vapore per la pesca a strascico, più grossi dei drifters (trawl=rete a strascico). Tanto sforzo fu compensato dai risultati: negli ultimi 8 mesi di guerra gli avvistamenti di sommergibili nemici furono oltre 200, seguiti da una novantina di attacchi. Lo sbarramento rimase inviolato fino alla fine della guerra, per diventare subito dopo un problema di smaltimento.

Bibliografia:

Le audaci imprese dei MAS - E. Bravetta - Edizioni Giacomo Agnelli 1931

Lo sbarramento del canale d'Otranto - Ciro Paoletti

Immagini da internet



DALLA STORIA DI UNA REGATA ALLA STORIA DI UN MONDO DELLA VELA

La storia della Vela sul lago di Garda, il quarto mare d'Italia dopo Tirreno, Ionio e Adriatico, dove la nascita di una particolare ed originalissima regata, la "Centomiglia del Garda", a partire dagli inizi degli anni '50 del XX sec. con la sua continua crescita diventa un fenomeno, una "eccellenza sia a livello nazionale che internazionale, richiamando man mano nelle varie edizioni che si sono succedute i migliori timonieri ed equipaggi al top, i più pregevoli cantieri di costruzioni d'imbarcazioni monotipo e classi IOR, velai e velerie compresi i migliori progettisti del mondo e una schiera di emergenti nostrani. Piero Vantini profondo conoscitore di quel mondo, valente regatante e dirigente, poi storico ed affermato scrittore, ha preparato per il Notiziario una interessante retrospettiva corredata con rare foto.

I CANTIERI DA REGATA VINCENTI DEL LAGO DI GARDA

*(PARTE PRIMA)
di PIERO VANTINI*

L'8 settembre del 1951 viene organizzata per la prima volta la "Centomiglia del Garda". Qualche mese prima alla riunione annuale per la stesura del calendario di Zona della Federazione Italiana Vela il Presidente dello allora Circolo Vela e Motore di Gargnano Giacomo Garioni così esordiva: "noi a Gargnano nel primo plenilunio di settembre organizzeremo una regata di crociera che toccherà tutti i paesi del Garda, durerà un giorno e una notte e si chiamerà "regata delle 100 miglia". (*partenza della prima "Centomiglia"*)



Questa manifestazione fin dalla prima edizione dove prendono il via 17 imbarcazioni ha il pregio di avvicinare alla regata le classi metriche internazionali come il 6 m.s.i., il 5,50 s.i. e le imbarcazioni monotipo come la star, il lightning, la deriva "U", le "derive Delta", il F.D. e le velocissime "rennjollen" tedesche che per molti anni saranno le barche da battere in questa manifestazione. A questo gruppo di imbarcazioni fin da subito si aggiungono tutti quegli scafi da crociera che diventeranno nel tempo i più numerosi e agguerriti concorrenti. A metà degli anni sessanta il desiderio di regatare con imbarcazioni nate per la crociera e si fa' sempre più forte. Si nota un aumentato impegno dei progettisti verso questo settore della nautica da diporto e molta attenzione viene dedicata alle barche che, nate per la crociera, cominciano a presentarsi sui campi di regata. Ormai quelle nate espressamente per il diporto mal si adattano a competere con buoni risultati ed è chiara la strada da seguire per il futuro. Poco a poco scompaiono le alte cabine, gli arredamenti interni sono sostituiti da soluzioni più spartane. Prendono il sopravvento le coperte a ponte raso (flush deck) il tutto sacrificato sull'altare della leggerezza. Le vele a bordo sono sempre più numerose e devono essere adatte ad ogni condizione di vento. E' in questo momento di crescente interesse che nascono o si sviluppano i primi cantieri per la nautica da diporto del Garda. Sono strutture di modeste dimensioni, composte da pochi ed abili artigiani, specializzati inizialmente

nella costruzione in legno. Per dar forma agli scafi ci si affida a pochi e semplici disegni e spesso i titolari dei cantieri progettano le barche che poi realizzano. E' vero che la tecnica di progettazione a volte lascia un po' a desiderare ma l'esecuzione è di grande qualità. Vediamo barche costruite a "scandola" cioè con assi di legno in parte sovrapposte come ritroviamo nei dinghy (barca del 1913) o in lastre di compensato marino solitamente per realizzare barche a spigolo, come nel caso del "*Week Ender 7.20*" del cantiere Patucelli. Ma la vera rivoluzione è la costruzione in lamellare di mogano a fasciame incrociato a più strati, metodo costruttivo di derivazione militare, che fa da padrona tra gli scafi che hanno velleità "corsaiole". E' questo un metodo costruttivo utilizzato dai migliori cantieri del momento che avrà molto successo fino almeno alla metà degli anni '80 quando viene soppiantato dalle costruzioni in materiale composito, Una svolta tecnico-costruttiva epocale, che porta ad utilizzare materiali esotici come fibre di carbonio, nomex e termanto, materiali tuttora molto utilizzati. Il Garda è in grande fermento e le regate sono molto partecipate. Di conseguenza anche nei cantieri benacensi c'è molta attività e ovunque ci sono barche in costruzione.



Foto 1.

Sicuramente se il cantiere di Italo Galetti e quello di Ettore Santarelli si pongono in primo piano anche a livello nazionale, dagli anni '60 in poi troviamo Giovanni Sigovich a Toscolano Maderno (**foto 1. "Sintesi"**) Patucelli a Gargnano, Guarnati (**foto 2. "Praho"**) a Bardolino, Norberto Foletti a Riva del Garda, Marai poi Garda Sud e Bettini a Desenzano, Gianni Dal Ferro a Garda quest'ultimo specie con la costruzione di barche IOR e successivamente IMS e altre realtà particolari come quella di Giacomo Bertolotti di Gargnano che da costruttore di barche da pesca diventa per l'occasione costruttore di "**G.G.G**" una delle barche più vincenti degli anni '70. (**foto 3. G.G.G.**)

In queste pagine rievochiamo la storia di questi cantieri, ora praticamente scomparsi, per cercare di far conoscere l'importante ruolo che hanno avuto nello sviluppo della nautica sul Garda e non solo. Un ruolo che ci impegniamo a non far dimenticare.



Foto 2.



Foto 3.

CANTIERE ITALO GALETTI

La storia ci riporta indietro nel tempo quando nel primo decennio del novecento Filippo Galetti, lavora a Peschiera del Garda dove ripara barche da pesca e da lavoro. Dal 1951 Filippo, in precedenza dipendente del cantiere Navigarda si dedica totalmente alla costruzione di imbarcazioni in legno chiamati “canotto” e “gondolin”, scafi a remi di circa sei metri. Italo, figlio di Filippo, nato nel 1927, fin da piccolo bazzica nel cantiere del padre ma di barche da pesca non ne vuol sapere e già dall’età di undici anni frequenta i corsi triennali di scuola di disegno andando alle lezioni a Verona in bicicletta (30 km di strade sterrate solo l’andata). Nel 1947 costruisce, in un laboratorio diverso da quello del padre, “sette fratelli “ la sua prima barca a vela che mutua le forme di una deriva nazionale “S” di 4,50 metri con le sezioni costruttive delle linee d’acqua riprodotte utilizzando rudimentali sagome in fil di ferro. Italo inizia la vera attività di costruttore nel 1954 con la realizzazione in lamellare di mogano di piccoli scafi quali il Flying Dutchman (lungo m. 6.05) ed il Flying Junior (lungo m.4.20). (foto 4.)



Foto 4. Flying Junior in regata.

Il progetto di entrambe le barche viene dalla lontana Olanda ma Galetti non è un semplice costruttore. Cerca di sfruttare le tolleranze ammesse dal regolamento di stazza di queste barche che devono essere simili in quanto monotipo per porre mano, spesso con l’aiuto dell’amico Mario Vignolo e di Ettore Santarelli, alle migliorie che ritiene importanti per aumentare le prestazioni velocistiche. Italo studia nuovi metodi costruttivi e spesso modifica e mette a punto utensili e attrezzature in commercio per altri usi per adattare alle sue necessità di lavoro. Riesce a costruire scafi in legno lamellare con la metodologia del “sottovuoto”, sistema allora



Foto 5. Italo in cantiere.

pressoché sconosciuto, diminuendo notevolmente i tempi di esecuzione rispetto a quei cantieri che costruiscono incollando i vari strati di lamellare che compongono lo scafo, fissandoli strato per strato con colla e punti metallici.

E’ quest’ultima una lavorazione molto onerosa perché i punti dopo il temporaneo utilizzo devono essere tolti uno ad uno manualmente impiegando molte ore di lavoro. Con il “sottovuoto” non è necessario sparare i punti ad ogni strato di lamellare e

così si risparmia molto tempo. Inoltre i suoi scafi hanno una rigidità migliore rispetto a quella degli avversari e questo contribuisce unitamente alla leggerezza ottenuta mediante la continua verifica e controllo dei pesi di tutti gli elementi che compongono la barca, a creare barche da regata con prestazioni straordinarie e vincenti. L'attività nel 1959 viene trasferita in via Marzan dove prende vita "Aldebaran VII", uno scafo della serie Flying Dutchman che rappresenta l'Italia ai giochi olimpici di Tokio nel 1964 affidato al ligure Mario Capio allora il big della vela italiana. Ma la vera supremazia del cantiere arilicense è nella classe Flying Junior dove i suoi scafi vincono per anni tutti i titoli nazionali in palio ed anche qualche titolo irridato. Dagli anni '60 alla fine degli anni '70 vince solo chi è in possesso di uno scafo Galetti. Nel 1969 il figlio Carlo in coppia con Diego Mazzola termina sfortunatamente al secondo posto a Diano Marina nel campionato italiano classe F.J., dopo essere stato al comando fino a pochi metri dal traguardo ma l'anno dopo in coppia con Valentino, fratello di Diego, si rifà vincendo il titolo a Giulianova Lido. Nel 1974 Carlo, appena diplomato geometra, si dedica al cantiere e l'attività si apre alla costruzione di



Foto 6. Mario Caprio e Marco Sartori a Tokio 1964

scafi di dimensioni maggiori a partire dai m.7,50 di "Robin" un progetto dei fratelli Sciomachen architetti in quel momento sulla cresta dell'onda dopo i successi in campo internazionale del loro quarter tonner "Arlecchino" che al comando di Cino Ricci termina secondo al campionato mondiale del 1971.

A questo primo scafo costruito per essere stazzato in classe IO, regolamento che fino agli inizi degli anni 90 dominerà il settore delle regate d'altura, segue nel 1975 "Lestofante" un quarter tonner dello emergente studio



Foto 7. F.J. in cantiere.

comasco formato da Franco Fontana, Claudio Maletto e Flaviano Navone i cui progetti nel giro di pochi anni conquisteranno ben 15 titoli mondiali per level class ovvero imbarcazioni IOR che regatano in tempo reale con rating fisso. Nel 1977 il cantiere presenta nuovi scafi della classe F.J. con una diversa sistemazione della coperta che si riallaccia a quella degli F.D. cui si aggiunge un nuovo modello di strale che con Paolo e Francesco Rama spopola in una stagione ricca

di successi (Foto 8. Strale "Morani"). Nel contempo prendono vita piccoli scafi della serie Moth Europa, Optimist ed infine 505. La produzione di scafi per la classe IOR continua e dal cantiere escono "Kismet" un progetto Sciomachen molto tirato nelle forme, l'Half Tonner "Hipazia" di Andrea Vallicelli e "Skorpion" uno scafo di Fontana-Maletto-Navone. Seguono interessanti realizzazioni come "LSD" un Three Quarter Tonner per il romano Carlo Bixio disegnato dallo studio Vallicelli e "Capricorno" una creazione di Ed Dubois per Rinaldo Del Bono. In questa fase troviamo ancora la costruzione in lamellare e quasi tutte le imbarcazioni

vengono realizzate in esemplare unico su progetto dei migliori specialisti mondiali. Nel cantiere arrivano e collaborano tutti i più famosi progettisti del momento quali Philippe Briand, German Frers, Ed Dubois e Bruce Farr. Nel 1985 viene realizzato “*Vidal*” una sorta di 18 piedi australiano assimilabile ad un piccolo classe libera per la “Centomiglia” del Garda che viene commissionato da Gianni Versace per regatare prevalentemente sui laghi svizzeri ed è la prima imbarcazione in materiale composito che esce dal cantiere Galetti. Oltre ai materiali cambia tutto il ciclo produttivo che prevede tra le varie lavorazioni l’uso del sottovuoto. Nel 1986 segue “*Chimera*” un interessante progetto di One Tonner di Philippe Briand sister ship di “*Passion2*” vincitore nel 1984 del campionato mondiale a La Trinitè sul Mer. Un ulteriore successo lo ottiene “*Mannaggia*” un mini tonner su progetto di Fontana-Maletto-Navone che nel 1987 vince a Medenblik in olanda il titolo mondiale ben



Foto 8. I fratelli Rama, Camp. Europei 1977.

condotto da Tiziano Nava. Nello stesso anno prende vita a Forte dei Marmi il “Palio della Versilia” che vede scontrarsi in avvincenti regate con la formula “match race” (uno contro uno) scafi della rediviva classe nazionale “U” costruiti quasi esclusivamente da Galetti. Protagonisti sono alcuni circoli velici della zona con a bordo i migliori equipaggi. Nell’inverno del 1988 c’è molto fermento in cantiere e su progetto di Giovanni Ceccarelli, un ingegnere ravennate figlio d’arte, vengono messi in produzione tre scafi della classe Quarter



Foto 9. “*Marfrio Pirana*” Camp. Mondiale Quarter Tonner 1991.

Tonner: “*Marfrio Pirana*”, “*Audace 2°*” e “*Pandemonium*” utilizzando lo stesso stampo maschio ma apportando modeste modifiche tra loro nelle appendici (bulbo e timone) e nel piano velico. Ma è nel 1991 che l’avventura dei progetti di Ceccarelli raggiunge l’apice del successo quando ben tre scafi usciti dal cantiere di Peschiera e precisamente “*Marfrio*” (foto 9), “*Pepsi Challenge G.T.*” e “*Pandemonium*” conquistano nell’ordine i primi tre posti nel campionato mondiale in Grecia. Ricordiamo Giovanni Ceccarelli impegnato nei progetti italiani per la Coppa America come “*Mascalzone latino*” e “*+ 39*” nonché direttore della ingegneria per il recupero della “*Costa Concordia*”, una felice intuizione che gli è valsa molte soddisfazioni. Nel 1989 Galetti traferisce armi e bagagli in un fabbricato nella zona industriale di Sirmione più idoneo alle nuove lavorazioni rispetto agli storici locali di via Marzan. Galetti è uno che ama le sfide e intervalla la costruzione di questi scafi vincenti da regata con la costruzione di un velivolo superleggero, di un catamarano a vela ad alte prestazioni e di un catamarano da corsa offshore per il campionato mondiale di motonautica. La produzione di prototipi di imbarcazione a vela continua con il classe libera “*Dimore del Garda*” progettato da Farr, il Three Quarter “*Spitz*” che ottiene ottimi

Tonner: “*Marfrio Pirana*”, “*Audace 2°*” e “*Pandemonium*” utilizzando lo stesso stampo maschio ma apportando modeste modifiche tra loro nelle appendici (bulbo e timone) e nel piano velico. Ma è nel 1991 che l’avventura dei progetti di Ceccarelli raggiunge l’apice del successo quando ben tre scafi usciti dal cantiere di Peschiera e precisamente “*Marfrio*” (foto 9), “*Pepsi Challenge G.T.*” e “*Pandemonium*” conquistano nell’ordine i primi tre posti nel campionato mondiale in Grecia. Ricordiamo Giovanni Ceccarelli impegnato nei progetti italiani per la

risultati, il quarter tonner **“Per Elisa”** del padovano Francesco Peghin che vince ben due titoli mondiali e infine **“Machete”** (foto 10) che dominerà per alcuni anni le regate sul Garda tutti su progetto di Ceccarelli. Ma l’attività stà un pò cambiando e dai prototipi Galetti passa a scafi da regata prodotti però in serie su unico stampo che definiamo scafi “monotipo” rigorosamente uguali tra loro. Conosciamo nel 1992 **“Smeralda 888”** ideato da German Frers per un consorzio di armatori che fa capo allo Yacht Club Costa Smeralda. L’idea di realizzare una innovativa imbarcazione monotipo coinvolge un gruppo di armatori bresciani tra cui Gianpaolo Pisa già promotore della nascita di **“Asso 99”** che si affidano a Umberto Felci, in quel momento progettista emergente per dare vita ad un nuovo scafo. Nasce così **“Ufo 28”** realizzato con fasciame in sandwich di PVC di cui ne vengono costruiti circa 50 esemplari che daranno vita a molte regate tra cui i match race in notturna nel golfo di Trieste alla vigilia della Barcolana. Nel 1998 viene varato **“Ufo 22”**, (foto 11) conosciuto anche come **“ufetto”** uno scafo di 6.22 metri con tre persone in equipaggio, molto bello e studiato nelle attrezzature di cui ne vengono costruiti circa 120 esemplari ed è tuttora in attività di regata specie sul



Foto 10. **“Machete”**.

Garda e sul lago di Iseo. La produzione del cantiere continua con un bel ritmo e appaiono all’orizzonte i day sailer e le barche d’avanguardia a partire da **“Stella filante”** un bellissimo ed elegante esemplare unico di m13.50 fuori tutto costruito su progetto di Luca Brenta. Siamo ormai negli anni duemila e Umberto Felci disegna ancora due monotipi **“S 8.50”** che nel 2005 viene nominata barca dell’anno ed **“S 9.90”**. L’ultima costruzione prima di cessare l’attività è **“Stravaganza”** (foto 11) una avveniristica imbarcazione dello inglese Jo Richards con bulbo (contrappeso antiribaltamento) ruotante, costruttivamente molto impegnativa e difficile da mettere a punto, nata per vincere la Centomiglia, unico traguardo che verrà precluso alle barche costruite da Galetti. Il cantiere dopo una parentesi di costruzione di elementi in composito per l’industria nautica e automobilistica ha chiuso i battenti.



Foto 11. **“Ufo 22”**.



foto 12 **“Stravaganza”**.

STORIA DI BARCHE

L'amico Attilio Borda Bossana al quale ci uniscono comuni passioni e piacevoli ricordi, è un valente giornalista, scrittore e studioso ricercatore delle tradizioni della sua terra natia: Messina e il suo magico stretto soprattutto. Da autentico uomo di mare la sua curiosità non ha confini e lo porta a navigare e a scoprire avventure, fatti e personaggi che affasciano e stupiscono il lettore. La sua collaborazione con il Notiziario è preziosa e particolarmente generosa in considerazione dei suoi molteplici impegni.



LA GIRALDA DA YACHT INGLESE, DIVENNE PANFILO REALE SPAGNOLO E RIPORTO' A SIVIGLIA LE SPOGLE DI CRISTOFORO COLOMBO

di **ATTILIO BORDA BOSSANA**

Nel 1895, un viaggiatore fotografo, Frederick Edward Gould Lambart, nono conte di Cavan, nato il 21 ottobre 1839 e deceduto il 14 luglio 1900, si regalò con la famiglia una crociera in Mediterraneo a bordo del *Roseneath*, yacht goletta varato, il 5 ottobre 1857, dai cantieri Barclay & Curle, di Glasgow. Nave di 738 tonnellate era lunga 187 piedi, larga 31.7, affondò nel 1899, nei pressi del porto di Portpatrick dopo aver lasciato Dublino diretta a Glasgow.

Quattro anni prima nel novembre 1895, aveva fatto sosta nel porto di Messina, dopo lo scalo di Gaeta, e ripassò poi dallo Stretto, il 24 febbraio dell'anno successivo, al rientro dalla crociera in Mediterraneo. Di quell'esperienza, Lambart, irlandese, militare e politico liberale, scrisse un libro, *With the Yacht, Camera and Cycle in the Mediterranean*, pubblicato a Londra dalla Sampson Low, Marston. Il racconto di una crociera nel Mediterraneo alla fine del 19°



Foto 1.

secolo, progettato per fornire al navigatore velista una rappresentazione visiva dei porti e punti d'interesse, attraverso fotografie di ottima qualità; un compromesso tra un portolano e un manuale dell'ufficiale di rotta.

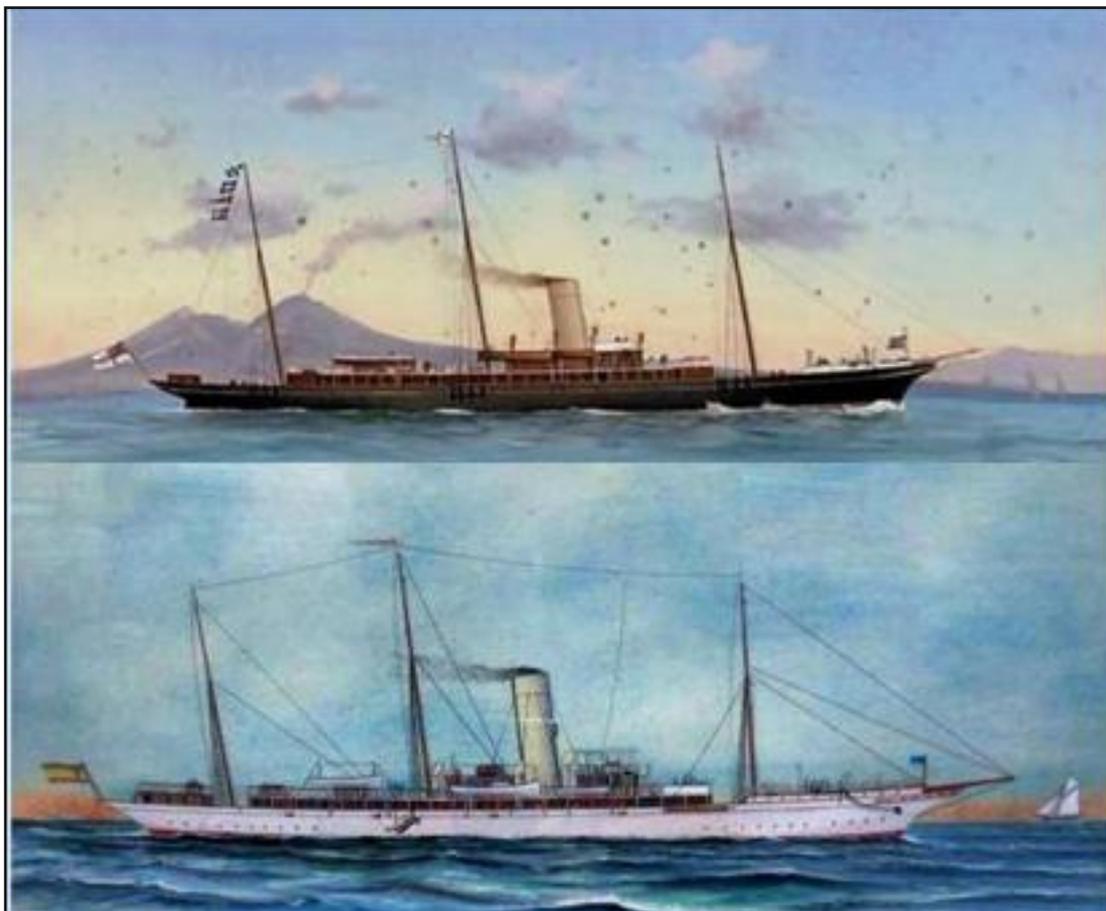
Per la tappa a Messina l'autore inserì quattro immagini: lo stretto, con un brigantino invelato e sullo sfondo la costa calabra; l'ingresso in porto, con una veduta della Palazzata e tre barche a vela; una panoramica dalle colline, con una visione portuale ricca di una quindicina di bastimenti all'ancora, e una foto dall'interno del porto, con un piroscafo che stava salpando. Quest'ultima nave, era lo yacht *Giralda*, che era arrivato nel suo viaggio inaugurale a Messina, ma che mai più sarebbe ritornata divenendo poi lo yacht reale spagnolo di Alfonso XIII. Era stato costruito dai cantieri Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Govan e varato il 28 agosto 1894, per il primo proprietario il colonnello Harry L B McCalmont di Londra (foto 1), che aveva ereditato un'enorme fortuna e le cui due grandi passioni erano la vela e i cavalli.



"GIRALDA" LEAVING MESSINA.

Nel 1895 il governo giapponese tentò invano di acquistarlo e solo tre anni dopo, nel marzo 1898, il Governo spagnolo riuscì ad annetterlo alla flotta della Marina iberica come “aviso de escuadra” per essere utilizzato nella guerra ispano-americana. Era lungo 289 metri e aveva una stazza lorda di 1600 tonnellate e detenne il record per la traversata dall'Inghilterra al Mediterraneo, percorrendo le 1000 miglia, sulla rotta da Darmouth a Gibilterra, in sessantuno ore.

Data l'imminenza della guerra tra la Spagna e gli Stati Uniti, la nave era stata prima offerta al governo americano, e dopo il loro rifiuto fu quello spagnolo il 28 marzo 1898 a offrire sessanta mila sterline, pari a 2.250.000 pesetas, per il suo acquisto. La **Giralda** arrivò a Barcellona il 27 marzo 1898 e a essere nominato suo comandante il 1° aprile, fu il capitano di fregata Rafael Rodríguez de Vera, che dopo aver supervisionato i lavori per rinforzare il ponte di coperta per collocare i cannoni a tiro rapido; completato l'armamento d'artiglieria e il carico di carbone, salpò diretto a Cadice il 20 aprile. La **Giralda** ebbe un transitorio impiego durante il breve conflitto combattuto nel 1898 tra Stati Uniti e Spagna, conclusosi il 12 agosto di quell'anno con i preliminari di pace dopo la vittoria dei primi e l'indipendenza di Cuba, che erano in rivolta armata contro il governo coloniale spagnolo. Tornato in Spagna, lo yacht ebbe un ruolo storico più importante della sua partecipazione al conflitto, essendo stata delegata a riportare a Siviglia, il 19 gennaio 1899, i resti di Cristoforo Colombo che erano stati sbarcati a Cadice il 16 gennaio dall'incrociatore **Conte de Venadito**, a bordo del quale avevano viaggiato dall'Avana. Anche questa vicenda contribuì ad avvolgere nel mistero e nell'incertezza la vicenda delle spoglie di Colombo, morto, il 20 maggio del 1507 a Valladolid, in Castilla y a Leon, e sepolto nella cappella di Santa María de la Antigua, nella chiesa di san Francesco, per essere poi traslato, due anni dopo, per desiderio del figlio Diego a Siviglia nella certosa di Santa María de las Cuevas, nella cappella di Santa Anna. Qui sarebbero rimaste fino al 1541, quando furono trasferite a Santo Domingo, dove si trovava la tomba del fratello Bartolomeo ed erano stati portati i resti del figlio Diego e di altri membri della famiglia. Quando la Spagna consegnò alla Francia una parte di Santo Domingo, nel 1795, le urne di Colombo e dei famigliari furono trasferite nella cattedrale dell'Avana, a Cuba, ritornando infine in Spagna, nel 1898, nella cattedrale di Siviglia, la cui torre campanaria si chiama La Giralda.



Dipinti che riproducono la Giraglia con bandiera inglese (sopra) e quindi spagnola (sotto).

Sino al 1917 la **Giralda** svolse a pieno il suo ruolo di Yacht Reale con il sovrano spagnolo Alfonso XIII, che ospitò spesso a bordo re, regine e capi di stato, e partecipando anche alla rivista navale di Mounts Bay in Cornovaglia, nel 1910. Una vita avventurosa che si completò nel 1918 quando la nave fu impiegata per la formazione degli aspiranti ufficiali e poi nel 1920, passando a compiti di nave idrografica della Marina reale spagnola, fino al 1934; quindi la radiazione e la sua demolizione qualche anno dopo.



Membri della famiglia reale e ufficiali in coperta della "Giralda" a Ferrpl (Galizia - Spagna).



Un modello della "Giralda" al Museo di Puerto de la Cruz.



La "Giralda" di poppa.



LA STORIA DELLA MARINERIA TORRESE

Ciro Altiero, appassionato cultore delle antiche tradizioni della mariniera di Torre del Greco, questa volta ci fa conoscere l'illustre ceppo appartenente alla famiglia Montella in auge tra la fine '800 e la prima metà del '900. Un altro interessante gruppo armatoriale nato alle falde del Vesuvio.



GENNARO MONTELLA: UN LUNGIMIRANTE ARMATORE TORRESE DEL SECOLO SCORSO

Ciro Altiero

La famiglia Montella è conosciuta a Torre del Greco soprattutto per il periodo d'oro legato all'armatore Gennaro Montella, figlio di Onofrio e Maddalena Ferrara, che all'inizio degli anni '30 del secolo scorso, in società con gli armatori sorrentini Agostino Lauro e Aniello Lauro fondò la Lauro & Montella, società che con i suoi piroscafi e liberty solcò i mari del mondo fino al 1960.

L'inizio dell'attività armatoriale di questa famiglia risale a molti anni prima, verso la fine dell'800 e precisamente nel periodo in cui nei cantieri torresi proliferava la costruzione dei velieri in legno.

Il capostipite dei Montella fu Antonio, nato a Torre del Greco nei primi dell'ottocento, sposato con Angela Ascione da cui ebbe tre figli: Raffaele, Raffaella e Onofrio.

Il primo veliero di proprietà dei Montella fu un brigantino goletta denominato "*Santa Margherita*" di 101 tsl, varato a Torre del Greco il 27 giugno del 1885, che venne iscritto nel Compartimento di Napoli ed in seguito, nel 1904, con l'avvento della Capitaneria di Porto a Torre del Greco, fu iscritta con matr. 14 nel registro dei velieri della nostra città.

I carati del veliero furono divisi in tre parti: erano proprietari di otto carati ciascuno Antonio Montella, la moglie Angela Ascione e il figlio Onofrio.

Il "*Santa Margherita*", dopo ventisei anni di attività, naufragò a largo di Capo Rizzuto in seguito a una tempesta il 24 novembre del 1911.

Alla morte di Antonio, il 17 novembre del 1892, i tre figli ereditarono l'attività armatoriale del padre e Onofrio ne diventò il naturale successore.

Il 2 agosto del 1900 i Montella vararono un brigantino goletta denominato "*Sant'Anna M.*" di 155 tsl; Onofrio possedeva 16 carati del veliero mentre gli altri otto erano di proprietà del fratello Raffaele. Il "*Sant'Anna M.*" fu tenuto in gestione dai Montella fino al 1911.

Onofrio, fu Antonio, ebbe dalla consorte ben sei figli: Antonio, Michelina, Angela, Maria, Raimonda e Gennaro.



Un modello della "Giralda" al Museo di Puerto de la Cruz.

Dopo solo quattro mesi dall'acquisizione del "*Sant'Anna M.*", Onofrio purtroppo morì improvvisamente a Ravenna il 24 novembre del 1900 ed Antonio, che era il primogenito, gli succedette proseguendone l'attività. Nel 1906 Antonio con la sorella Maria acquistò il veliero "*Regina delle Vittorie*", un brigantino goletta di 211 tsl costruito a Viareggio nel luglio del 1900 e tenuto in armamento dai Montella fino al 1929. Antonio Montella incrementò negli anni l'attività armatoriale e, con il socio Vincenzo Ferrara, nel settembre del 1912 acquistò dall'armatore Michele Garofalo il brigantino goletta "*Francesco Paolo G.*". Vincenzo Ferrara, oltre ad essere componente di un'importante famiglia di armatori dell'epoca, era anche cognato di Antonio Montella avendone sposato la sorella Maria. I due cognati possedevano dodici carati ciascuno del veliero e Onofrio, in ricordo del padre, impose al brigantino goletta "*Francesco Paolo G.*" il nome di "*Onofrio Montella*". Il veliero dopo quattro anni di gestione venne venduto nel mese di febbraio del 1916.



In seguito, nel 1906, Antonio con la sorella Maria acquistò il veliero "*Regina delle Vittorie*", un brigantino goletta di 211 tsl costruito a Viareggio nel luglio del 1900 e tenuto in armamento dai Montella fino al 1929. Il sodalizio dei Montella con Vincenzo Ferrara continuò anche in seguito con l'acquisto del brigantino goletta "*Raffaele*" nell'ottobre del 1916; la proprietà del veliero, varato a Torre del Greco nel 1905, era per metà dei germani Antonio, Gennaro e Angela e per l'altra metà del cognato Vincenzo Ferrara. A questo veliero venne imposto il nome di "*Onofrio*" e fu tenuto in gestione fino al 1927 anno in cui veniva venduto.

La nave goletta "Antonio Montella", di 308 tsl, nel cantiere di Alimuri durante le operazioni di varo sbandato sul fianco di dritta per una manovra errata..

Nel settembre del 1917 il fratello minore Gennaro insieme a Giuseppe Ferrara acquisì una piccola goletta costruita a Viareggio nel 1887, cui venne imposto il nome di "*Sacro Cuore*".

La goletta rimase in gestione dei due soci fino al 7 febbraio del 1923 quando, in seguito a una tempesta, naufragò venti miglia nautiche a sud dell'isola di Ponza.

Nel novembre del 1917 Antonio Montella comprò una goletta di poco più di 50 tsl, denominata "*Rosaria madre*", di cui era l'unico proprietario e alla quale impose il nome di "*Lenuccia*".

Il brigantino fu gestito dalla famiglia fino al 14 marzo del 1919, giorno in cui naufragò a causa di una tempesta a circa 9 miglia in prossimità di Pizzo in Calabria.

I Montella in rapida successione nel 1918 acquisirono altri tre piccoli velieri che gestirono per circa un anno: il brigantino goletta "*Salvatore Padre*" di 86 tsl di cui i fratelli Antonio e Gennaro possedevano dodici carati ciascuno; il brigantino goletta "*Mariella Garofalo*" di 85 tsl acquistato nel marzo del 1918 sempre dai germani Gennaro e Antonio in comproprietà con il cognato Vincenzo Ferrara e con Vincenzo Palomba, tutti proprietari di sei carati ciascuno; e infine il brigantino "*San Giuseppe*" di 82 tsl acquisito da Antonio, dalle sorelle Angelina e Maria e da Vincenzo Palomba.

Antonio Montella morì improvvisamente il 30 agosto 1918 lasciando tre figli in tenera età e la moglie Luisa Panariello inizialmente gestì lei i carati in possesso della famiglia.

In seguito Gennaro, nato nel 1894 e fratello di Antonio, essendo l'unico figlio maschio divenne lui il punto di riferimento delle quattro sorelle e della cognata Luisa per il proseguimento dell'attività armatoriale che svolse egregiamente per oltre quarant'anni.

Nel 1921 Gennaro insieme alla sorella Maria e con Vincenzo Ferrara e Vincenzo Palomba ordinò ai cantieri di Alimuri, a Meta di Sorrento, la costruzione di una nave goletta di ben 307 tsl. a cui venne imposto il nome di "*Antonio Montella*".

Il veliero doveva scendere in mare il 18 marzo del 1922, ma il varo non avvenne sotto i migliori auspici perché durante le operazioni per un errore tecnico delle maestranze l'"*Antonio Montella*" si inclinò pericolosamente sul fianco di dritta (lato destro) abbattendosi sull'arenile; la nave goletta nei giorni successivi con una serie di tiranti sul lato sinistro e con l'ausilio dei verricelli venne rimesso in assetto permettendone il varo.

La ripartizione dei carati del veliero fu la seguente: Gennaro Montella era proprietario di otto carati, la sorella Maria di quattro carati e i due cognati Vincenzo Ferrara e Vincenzo Palomba rispettivamente otto e quattro carati.

Nonostante i cattivi auspici del varo la nave goletta venne gestita per un lungo periodo prima dalla famiglia Montella, poi dalla nuova società denominata "Montella & C." e ancora dopo dalla ben più nota "Lauro & Montella" fino al 1938 anno in cui la nave goletta fu ceduta.

L' "**Antonio Montella**" fu l'ultimo veliero in legno gestito dalla famiglia Montella.

Ormai per il commercio marittimo, come tutti gli armatori del tempo, si iniziava a preferire l'acquisizione di piroscafi, anche se datati e provenienti dal nord Europa, comprati dagli armatori italiani a prezzi vantaggiosi e preferiti agli ormai superati velieri in legno.

Il motivo per cui a Torre del Greco si preferiva ancora la vela al vapore era che, a differenza dei piroscafi, la navigazione a vela non costava nulla usando il vento come forza motrice ed inoltre non si doveva spesso procedere a riparazioni di guasti tecnici; per queste motivazioni molti armatori torresi ancora negli anni '20 del secolo scorso avevano la convinzione che i velieri riducessero molto i costi di esercizio.

Quando venne istituito nel Compartimento Marittimo di Torre del Greco nel Registro delle Navi Maggiori nel 1907 e fino al 1923 erano iscritti solamente tredici piroscafi e solo due al di sopra di 1.000 tsl, infatti in quegli anni ancora nei cantieri torresi venivano varati velieri in legno di circa 400 tsl e solo dopo qualche anno gli armatori capendo che era inutile continuare a navigare a vela iniziarono a trasformarli in motovelieri o a metterli in disarmo.

Nel 1921 Gennaro Montella decideva di costituire la "Montella Gennaro & C.", società di "Armatori - Agenzia Marittima" con sede legale in Torre del Greco, c.so Avezzana, 6.

Sul finire del 1924 la famiglia Montella, con grande lungimiranza e spirito imprenditoriale, decideva di fare il salto di qualità acquistando un primo piroscafo, il "**Kolberg**" di bandiera tedesca di 1.103 tsl, a cui veniva imposto il nome di "**Sacro Cuore**" iscritto nel Compartimento di Torre del Greco nel marzo del 1925 con il numero di matricola 26. La vita di questo piroscafo non fu molto fortunata, infatti il 26 marzo del 1933, come riportato da un quotidiano locale, mentre era ormeggiato nel porto siciliano di Riposto a seguito di una violenta mareggiata con raffiche fortissime di vento di grecale rompeva gli ormeggi e, nonostante il disperato tentativo del comandante Onofrio Palomba di mettere la nave in condizioni di uscire dal porto, dopo diversi tentativi e vista l'impossibilità di prendere il largo veniva dato fondo alle due ancore appena fuori l'imboccatura rimanendo in balia della tempesta. Grazie al coraggio di alcuni marinai del posto agli ordini di un esperto e vecchio marinaio, Agostino Arcidiacono, che con una lancia riuscirono ad accostare al piroscafo traendo in salvo l'intero equipaggio che abbandonava la nave. Dopo qualche ora la nave spezzava le catene e veniva trascinata dalla furia del mare e del vento verso sud dove veniva scaraventata sugli scogli nei pressi della località denominata quartiere Carmine. Il "**Sacro Cuore**" rimaneva incagliato per vari mesi perdendo il carico di grano ormai avariato e successivamente disincagliato con l'ausilio di un rimorchiatore, veniva venduto per essere poi demolito in conseguenza dei danni riportati.

Nel febbraio del 1930 Gennaro Montella decideva di accomunare la propria sorte a due armatori sorrentini: Agostino Lauro di S. Agnello e Aniello Lauro di Sorrento costituendo una nuova società: la "Lauro & Montella" con sede sociale in via Roma, 34 a Torre del Greco. I due soci sorrentini, anche se avevano lo stesso cognome non erano parenti fra loro mentre avevano una lontana parentela con il comandante Achille Lauro.



Il piroscafo "Sibilla", di 1.077 tsl, affondato dai tedeschi nel luglio del 1944 nel porto di Livorno.

Nello stesso mese di febbraio del 1930 i tre soci acquistavano un piroscafo di costruzione inglese varato nel 1883 di 974 tsl a cui imposero il nome di “**Sirena**” iscritto nel compartimento di Torre del Greco con matricola 55. Intanto il piroscafo “**Sacro Cuore**” veniva venduto per essere demolito nel giugno del 1933 e sostituito da un piroscafo di 1.096 tsl comprato nel marzo del 1934 a cui veniva imposto lo stesso nome e iscritto nel compartimento di Torre del Greco con numero di matricola 70.

Nel 1934 i tre soci effettuavano un ulteriore acquisto comprando un piroscafo di 1.077 tsl a cui imponevano il nome di “**Sibilla**” (matr.67 del Compartimento di Torre del Greco), anche per questo piroscafo oltre ai tre soci partecipavano, come sempre, alla ripartizione dei carichi le sorelle del Montella.

La società continuava nella politica di acquisire piroscafi anche nel 1935 e nel marzo acquisiva 8K di un piroscafo di 4.264 tsl a cui veniva imposto il nome di “**Stella**” (ex “**Levante**” matr. 76 del Compartimento di Torre del Greco); questo piroscafo non ebbe molta fortuna, infatti il 6 giugno del 1936, mentre l’equipaggio era impegnato nelle operazioni di scarico nel porto di Rodi, si sviluppava un violento incendio e a causa dei gravi danni riportati i soci decisero di vendere la nave ad una società genovese nel dicembre del 1936.



Il piroscafo “Sileno” di 3.567 tsl nel 1937, con la copertata di tavole di legno in rada in attesa di entrare in porto.

Negli anni che precedevano la seconda guerra mondiale la società Lauro e Montella, fra il 1935 e il 1939 acquisiva le proprietà di ben cinque piroscafi: 7,5K del piroscafo “**Sileno**” di 3.567 tsl (matr.75 del compartimento di Torre del Greco); nel luglio del 1937 8K di un piroscafo a cui veniva imposto nuovamente il nome di “**Stella**” (di 4.272 tsl. ex “**Cipro**” matr.80 del compartimento di Torre del Greco); nel mese di agosto del 1938 venivano acquisiti 8K del piroscafo “**Silvano**” (4.233 tsl. Matr. 81 del compartimento di Torre del Greco); nel settembre del 1938 venivano acquistati 8K di un piroscafo di 5.153 tsl a cui veniva imposto il nome di “**Sagitta**” (matr. 82 del compartimento di Torre del Greco) e infine nel giugno del 1939 venivano acquisiti 7,5K un piroscafo di 4.474 tsl a cui veniva imposto il nome di “**Sfinge**” (matr.84 del compartimento di Torre del Greco).



Il piroscafo “Sfinge”, di 4.496 tsl, colpito durante un incursione aerea il 31 maggio 1943 a largo di S. Antioco (Sardegna).

La Lauro & Montella alla fine degli anni '30 del secolo scorso, avendo abbandonato completamente i velieri, aveva iniziato un programma di espansione e con l'acquisto di ben sette piroscafi aveva la flotta più numerosa iscritta nel compartimento marittimo di Torre del Greco riuscendo a sviluppare notevolmente l'attività commerciale, ma purtroppo con l'avvento della Seconda Guerra Mondiale lo scenario commerciale della Lauro & Montella, come per tanti armatori italiani, ebbe un risvolto tragico, infatti la totalità della flotta venne completamente distrutta: tutte e otto le navi in forza.

Gli armatori torresi subirono la perdita di 43 imbarcazioni così suddivise: 3 motonavi, 18 piroscafi, 19 motovelieri, 3 velieri per un totale di 40.010 tsl.

Il naviglio perso dalla Marina Mercantile Italiana alla data dell'8 settembre 1943 era di ben 1.214 unità per un totale di 976.902 tsl; quindi il naviglio torrese perduto rappresentò il 4,3% della flotta mercantile italiana.

Nel conflitto mondiale la prima nave persa dalla Lauro & Montella fu il piroscafo "**Stella**" che era bloccato dall'inizio dello scoppio della guerra nel porto brasiliano di Recife dal 10 giugno del 1940; il 30 luglio del 1941 riusciva a partire da Recife con lo scopo di violare il blocco nemico e raggiungere Bordeaux ma veniva intercettato da un incrociatore britannico e catturato nel punto 25°N, 40°W. Il piroscafo **Stella** passò a nuova vita, infatti fu ribattezzato dagli inglesi con il nome "**Empire Planet**" ed impiegato per il trasporto di materiale bellico.



Il piroscafo "Stella", di 4.264 tsl, catturato da un incrociatore britannico il 14 agosto del 1941.

In seguito il "**Sirena**", di 974 tsl., era stato requisito dalla Reggia Marina a Trieste dal 19 maggio del 1941 e iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato con sigla F. 136 ed impiegato nel servizio di pilotaggio foraneo; il 7 settembre del 1941, mentre era in navigazione da Tripoli a Bengasi verso a circa 50 miglia a ponente da Bengasi veniva silurato dal sommergibile britannico "**Thunderbolt**" e affondando in pochi minuti.

Il terzo piroscafo perso dalla Lauro & Montella fu il "**Sagitta**", requisito dalla Regia Marina dal 20 ottobre



Il liberty "Sirena", di 7.181 tsl, in fase di atterraggio a Venezia con Piazza S. Marco sullo sfondo.

1940. Il 9 novembre del 1941 mentre era in navigazione, in convoglio, da Napoli a Tripoli, verso le ore 01.10 nel punto 37°08'N, 18°09'E (circa 120 miglia a sud-est di Punta Stilo) fu attaccato a cannonate dalle unità della Royal Navy della forza K di Malta e affondato. Il quarto piroscafo perso fu il "**Sacro Cuore**", requisito dalla Regia Marina a Durazzo dal 23 settembre 1942; in navigazione da Tripoli verso Trapani alle ore 18.45 del 2 dicembre 1942, nel punto 35°22'N e 09°45'E (a largo di Susa) veniva attaccato dal sommergibile inglese "**Umbra**" e affondato a colpi di cannone.

Invece il piroscafo “*Sfinge*” veniva prima danneggiato il 14 maggio del 1943 durante un attacco aereo a circa 9 miglia al traverso di Capo Teulada e successivamente, il 31 maggio del 1943, veniva colpito e affondato dai caccia dell’Air Force a Sant’Antioco in Sardegna.

Ai piroscafi “*Silvano*” e “*Sileno*” toccava una sorte diversa, ma sempre tragica; ormeggiati nel porto di Napoli il primo veniva affondato dai tedeschi il 9 settembre del 1943; uguale sorte toccava al “*Sileno*” che veniva affondato per rappresaglia dopo l’armistizio dell’8 settembre.

L’ultimo piroscafo perso, in ordine di tempo, dalla Lauro & Montella, fu il “*Sibilla*”, prima fu requisito a Brindisi dalla Regia Marina dal 1 luglio 1942; in seguito veniva catturato a Livorno dai tedeschi dopo l’8 settembre del 1943 e poi affondato all’entrata del porto nel luglio del 1944. Il “*Sibilla*” tempo dopo veniva recuperato e poi demolito.

Nel 1946 Gennaro Montella ed i suoi soci ricominciavano l’attività armatoriale e partecipavano alla costruzione di una piccola motonave nel cantiere navale di Ciro Pellegrino, a Napoli, di cui acquistavano 1,5K ciascuno. Alla motonave, di 539 tsl, veniva dato il nome di “*Sacro Cuore*” e varata il 2 marzo 1947 e Gennaro Montella era nominato armatore.

Alla fine del conflitto mondiale gli Stati Uniti possedevano il 46% del naviglio mercantile mondiale di cui le navi di tipo Liberty (ne esistevano ancora 2.600) rappresentavano il 25% del totale. Nel 1946 il Congresso degli Stati Uniti dava vita a una gigantesca operazione di cessione di navi a prezzi vantaggiosi denominata “Ship Sales Act” e avendo la necessità di rimpiazzare il naviglio perduto tutte le nazioni avanzavano richieste agli U.S.A. per acquistare i Liberty, e le petroliere (T2).

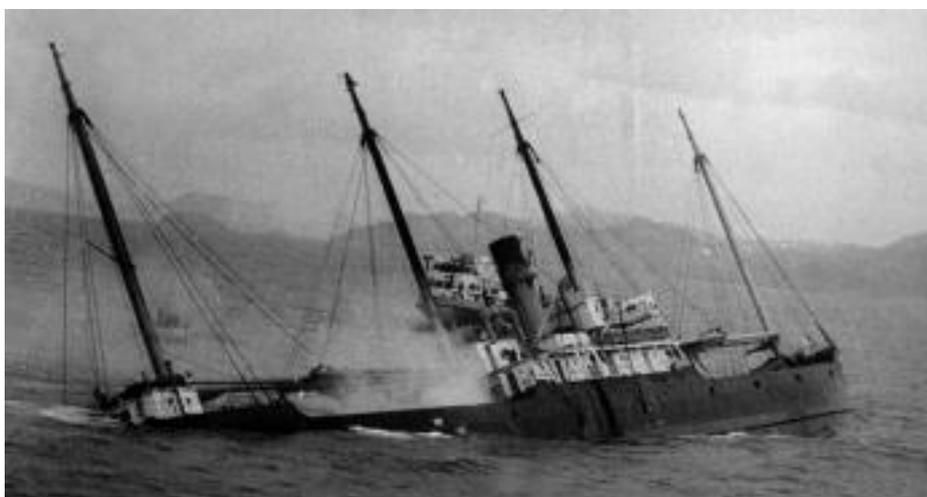
Anche in Italia gli armatori danneggiati dalla perdita delle loro navi avanzarono le richieste per ricevere delle navi e alla fine del 1946 il Governo italiano otteneva la cessione di 50 Liberty da suddividere in proporzione a tutti gli armatori che avevano perduto il naviglio durante la guerra.

Nel 1947 a tutti gli armatori di Torre del Greco furono assegnati tre Liberty, due alla società Lauro & Montella che aveva subito la distruzione totale della flotta e l’altro all’armatore Bottiglieri.

I nomi dei due Liberty assegnati alla Lauro & Montella dal Ministero della Marina Mercantile erano “David L. Swain” e “Alexander Mitchell” ai quali venne imposto dagli armatori il nome di “*Sibilla*” e “*Sirena*”, nome già dato ai piroscafi affondati; la famiglia Montella acquisiva 6,5K del primo piroscafo e 8K del secondo.

A questa prima assegnazione ne seguirono altre e le società di navigazione più importanti riuscirono ad acquistare dei Liberty anche sul mercato libero e alla fine degli anni ’50 i Liberty a bandiera italiana erano 162 unità.

Alla fine della guerra l’attività della Lauro & Montella riprendeva e già nell’agosto del 1945 aveva provveduto, con il supporto della Marina Militare, al recupero del piroscafo “*Sfinge*”, affondato in Sardegna nel maggio del 1943; il piroscafo una volta reso nuovamente operativo rimaneva in attività fino marzo del 1957 per poi essere venduto e demolito. Nel dopo guerra il rinnovamento della società continuava nel 1950 con il trasferimento



4 giugno 1953. Il piroscafo “*Serapide*” ormai sbandato irrimediabilmente affonda in Atlantico a largo di Capo Palos (Portogallo)

della sede da Torre del Greco a Napoli, in via De Pretis,65; mentre nel maggio del 1950 veniva venduta la M/n “*Sacro Cuore*”.

Nel mese di giugno del 1952 la flotta veniva ulteriormente incrementata con l’acquisto di un piroscafo di 2.183 tsl di bandiera panamense denominato “*Astoria*” a cui veniva imposto il nome di “*Serapide*” e iscritto alla matr. 725 del compartimento di Napoli.

Il piroscafo “*Serapide*” ebbe una vita breve, dopo meno di un anno, il 4 giugno del 1953, naufragò a largo di Capo Palos.

Invece nel novembre del 1952 veniva acquistato il piroscafo “*Gaeta*” di 5.845 tsl a cui veniva imposto nuovamente il nome di “*Sagitta*” e iscritto alla matr. 493 del compartimento di Napoli. Seguiva nell’agosto del 1954 l’acquisizione di un piroscafo di 5.250 tsl nuovamente denominato “*Silvano*” nel 1954 iscritto al compartimento di Napoli alla matr. 706.

L’ultima acquisizione della società Lauro e Montella avveniva nel dicembre del 1956 ed era un Liberty denominato “*George T. Angel*” (poi “*Firenze*”) a cui veniva imposto il nome di “*Sileno*”, anche questa volta nome già dato un piroscafo della società prima della guerra e iscritto nel compartimento di Napoli alla matricola 604.



Il liberty “Sileno” di 7.185 tsl, in servizio fino al mese di aprile del 1960.

Quindi nel 1960 piroscafi sociali ancora in servizio erano quattro: “*Sagitta*”, “*Sirena*”, “*Sileno*” e “*Sibilla*”; a distanza di qualche mese i piroscafi “*Sileno*”, “*Sibilla*” e “*Sirena*” venivano venduti e i due soci sorrentini: Aniello Lauro e Agostino Lauro decidevano di uscire dalla società.

Da quel momento l’attività armatoriale veniva portata avanti solo da Gennaro Montella con il piroscafo “*Sagitta*” che tempo dopo veniva venduto per essere demolito e con questa cessione terminava anche l’attività armatoriale di Gennaro Montella che per quarant’anni aveva svolto egregiamente l’attività armatoriale di famiglia.

Gennaro Montella scompariva nel 1981 e nessuno della sua famiglia decise di continuare la sua attività armatoriale.



A. Costa, A. Lauro e G. Montella nel giugno del 1950.

CARTOLINE? . . . CHE PASSIONE

Tutto quello che riguarda la vela, il canottaggio, le barche . . . etc, trova nell'amico Sergio un appassionato collezionista e un accorto scopritore di rilievi storici diversamente introvabili. Bastano quattro normalissime cartoline illustrate per tirare fuori sfiziosi particolari che non sfuggono alla sua apprezzabile curiosità e competenza.



LE CARTOLINE CONTINUANO A RACCONTARE... di SERGIO PEPE

Il web è una miniera, tutto sta a scavare ed emergono vere e proprie pepite, almeno così mi appaiono e, forse, anche a qualche lettore: a voi il giudizio!

Dunque, girando su Ebay, mi sono comparse le seguenti tre cartoline, non viaggiate.

La prima, grazie alla stella sulle vele e al Castel dell'Ovo sullo sfondo, fa subito comprendere che si tratta di una regata della Classe Star a Napoli. Ma quando?

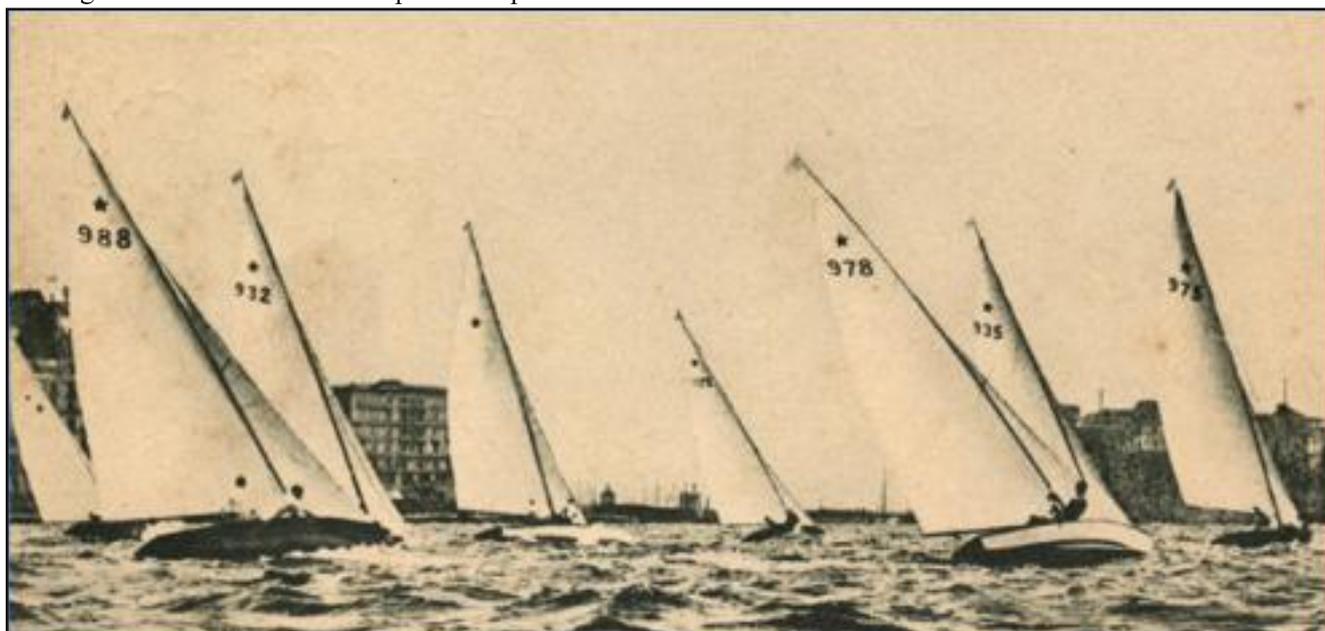


Foto 1.

La chiave è la Star più sottovento che reca il n.v. 1022, che corrisponde a *Sirah*, costruzione Basilio Postiglione del 1934, con la quale Guido Postiglione e Ferdinando Gianturco vinsero nel 1935, proprio a Napoli il Campionato Europeo:

| Naples. | | | | 1935 | | | | | |
|-----------------------|--------------|-----------------------------|------|---------|-----|-----|-----|-----|-------|
| | | | | SUMMARY | | | | | |
| Yacht | Fleet | Skipper | Crew | 1st | 2nd | 3rd | 4th | 5th | Total |
| <i>Sirah</i> | Naples | G. Postiglione-F. Gianturco | | 13 | 13 | 9 | 12 | 13 | 60 |
| <i>Gloriana</i> | Palermo | M. Ducrot-G. Airoidi | | 7 | 7 | 13 | 11 | 12 | 50 |
| <i>Eisero</i> | Marseilles | E. Chabert-Mme. Barthelot | | 12 | 12 | 11 | 6 | 9 | 50 |
| <i>Littorio</i> | Trieste | T. Mordio-P. Mitis | | 11 | 11 | 6 | 4 | 8 | 40 |
| <i>Sagittta II</i> | Hamburg | F. Valcker-E. Kroger | | 0 | 9 | 7 | 13 | 10 | 39 |
| <i>Bremen</i> | Bremen | D. Albers-E. W. Stugert | | 8 | 8 | 0 | 10 | 11 | 37 |
| <i>Sibilla</i> | 1st Division | Stroolino-Boris Clemen | | 6 | 4 | 12 | 8 | 3 | 36 |
| <i>Mogi</i> | Genoa | G. Giovannelli-A. Rosarco | | 10 | 10 | 10 | 0 | 0 | 30 |
| <i>Antares</i> | 3rd Division | C. Margattini-C. Brunetti | | 3 | 3 | 8 | 7 | 7 | 28 |
| <i>Tremontane</i> | Paris | J. J. Herbulot-J. Peytel | | 5 | 6 | 0 | 9 | 4 | 24 |
| <i>Scorpion</i> | Ac. Navale | Salata-Cosulich | | 9 | 5 | 3 | 0 | 5 | 22 |
| <i>Sapriati II</i> | Cannes | de Montaut-J. Bloch | | 4 | 2 | 4 | 5 | 2 | 17 |
| <i>Stella Polaris</i> | Rouen | A. Dubreuil-P. Cattara | | 2 | 1 | 5 | 3 | 3 | 14 |

Le altre barche, identificate grazie agli storici LOG della Star Class, sono: 988 Pa Palina. - costruz. Mario Solari Chiavari 1933, 932 *Avanotti* - Costaguta 1933, 978 *Alcione* della M.M. - Baglietto 1933, 935 *Speranzella* - Baglietto 1933, 975 *Altair* - Baglietto 1933.

Dunque, la foto riproduce una regata tra il 1934 e il 1935. Non resta che approfondire presso la Biblioteca del nostro CSTN.

La seconda cartolina reca la didascalia Capri - *Marina Grande* e sul retro, a stampa, 1941 - XIX.



Foto 2.

In primo piano non può che essere uno degli storici Monotipi del Golfo, diffusi presso i Circoli nautici partenopei e illustrati compiutamente dal Direttore di questa rivista nel n. 30 -febbraio 2015.



Foto 3. La terza foto ci riporta al porticciolo di Santa Lucia agli inizi degli anni '60 del secolo scorso.

Infatti, la sede del Circolo Savoia risulta già trasformata a seguito dei lavori per la XVII Olimpiade del 1960. Le banchine e il pontile sono completamente liberi: probabilmente si sta svolgendo una regata: la Settimana Velica Internazionale.

Da sinistra, due barche a vela cabinate, poi, inconfondibile, lo scafo in mogano dell'8 m S.I. **Miranda III** (I-21 Costaguta 1938), che il Circolo Savoia aveva acquistato nel 1946 (v. il n. 73 - settembre 2018 di questa rivista) Il **Miranda III** non ha ancora l'albero rizzato, e a prua vi è il marinaio, con ogni probabilità Fortunato Montuori, per anni e anni Capitano del **Miranda III**. Negli anni '70 fu venduto dal Circolo Savoia e, dopo il restauro nel 2002 a cura dello Studio Faggioni, l'8 m è ora in vendita tramite Zacboats al prezzo di euro 180.000,00.

Segue il **Nibbio**, un monotipo del golfo di maggiori dimensioni, che per anni e anni ha visto al timone Neri Stella per le quotidiane passeggiate estive al Cenito, in buona e bellissima compagnia. Anche il **Nibbio** è stato poi ceduto dal Savoia, ed è stata realizzata la tuga ([foto n.4](#))

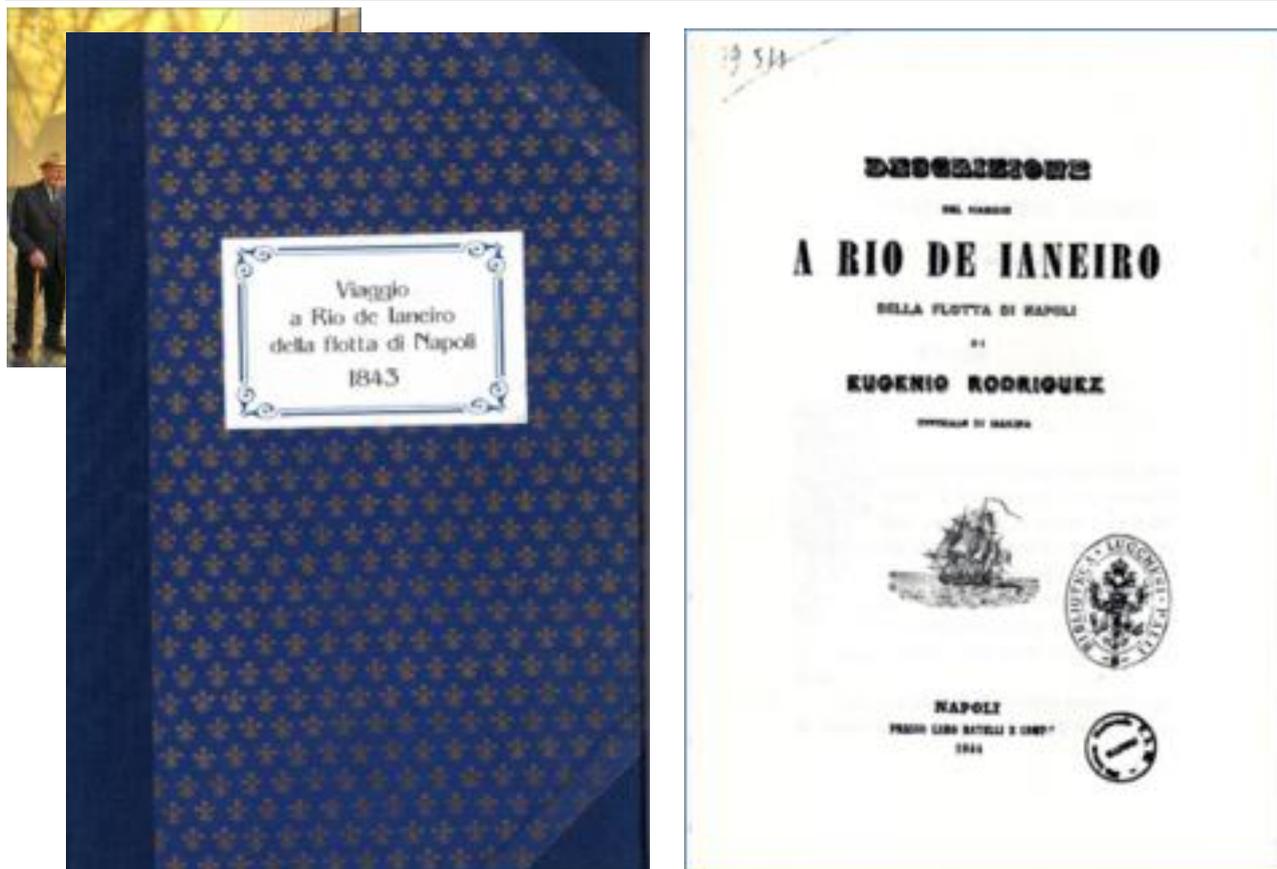


Foto 3.

Accanto al **Nibbio**, vi è un altro 8 m. SI del Circolo Savoia **Aria** (I 17, Costaguta 1935), che l'attuale armatrice Serena Galvani nel 1998 aveva trovato abbandonato nelle campagne di Favignana, innamorandosene (<https://liguriaday.it/2024/09/11/cosi-ho-restituito-aria-al-suo-mare-serena-galvani-racconta-il-restauro-della-sua-regina/>). Più volte **Aria** è tornata a Santa Lucia per partecipare alle Vele d'Epoca.

Sullo sfondo un altro 8 m. SI del Savoia, in uscita a vela: **Lycea** (I 12, Costaguta 1928). Purtroppo, non se ne hanno notizie.

Essi, le cartoline continuano a raccontare!



DESCRIZIONE DEL VIAGGIO A RIO DE JANEIRO DELLA FLOTTA DI NAPOLI

Di EUGENIO RODRIGUEZ, UFFICIALE DI MARINA NAPOLI PRESSO CARO BATELLI E COMP. 1844

Quello che presentiamo è la copia anastatica di un libro originale digitalizzato conservato presso la Biblioteca Lucchesi Palli con sede a Napoli presso la Biblioteca Nazionale di Palazzo Reale.

Nel 1843 quattro navi napoletane accompagnavano la flotta brasiliana che trasportava l'imperatrice Teresa Cristina di Borbone in Brasile. Era stata sposata per procura a Napoli con Pietro II, imperatore del Brasile. A bordo di una di queste navi c'era un giovane ufficiale di marina siciliano, Eugenio Rodríguez, che scrisse un resoconto del viaggio e del periodo trascorso a Rio de Janeiro.

Quest'opera contiene un bellissimo ritratto di Pietro II e una guida per l'ancoraggio di Rio de Janeiro con la pianta della Baja ricavata da un piano inglese durante la stazione del Real Vascello *Vesuvio*.

Se questa è la prima navigazione atlantica della Flotta napoletana, e non sarà l'ultima, dalla descrizione dettagliata del viaggio e degli avvenimenti quotidianamente avvenuti a bordo risulta un quadro eccellente della preparazione e della professionalità degli equipaggi a partire dagli Ufficiali, marinai di ogni ordine e grado fino ai tecnici, carpentieri e velai.

Una lettura piacevole ed istruttiva con l'aggiunta di costo zero . . . tranne stampa e rilegatura per i maniaci che non riescono a rinunciare alla carta stampata.



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Il 5 aprile a Genova, allo Yacht Club Italiano nel Porticciolo Duca degli Abruzzi dove ha la sua sede, l'AIVE ha tenuto la tradizionale assemblea annuale. Tanti i soci, gli appassionati e gli ospiti arrivati da più parti d'Italia che si sono riuniti nella Sala dei Modelli. Peccato il delirio che si è verificato in autostrada a causa di un camion andato a fuoco in una galleria, che ha imprigionato un certo numero di amici che purtroppo non sono riusciti a raggiungere Genova.

Tra gli ospiti la gradita presenza dell' Ammiraglio Donato Marzano Presidente della Lega Navale Italiana, un'istituzione con la quale l'AIVE ha una consolidata collaborazione, che nella stagione in arrivo vedrà entrare nel vivo il progetto per favorire l'imbarco su barche AIVE di ragazzi delle Scuola Vela LNI, approfittando della loro esistenza nella maggior parte delle location delle regate del circuito, tra le quali Napoli, Gaeta, La Spezia, Lerici, Capraia, Trieste, Monfalcone, Venezia, Imperia, Viareggio.

L'Assemblea riservata ai soci si è aperta con la Relazione del Presidente Gigi Rolandi il quale ha ricordato come nel 2024 gli appuntamenti AIVE siano stati 16 con il coinvolgimento tra Adriatico e Tirreno di oltre 100 barche. L'AIVE, che oggi ha circa 130 soci, dei quali una novantina armatori, ha poi approvato il bilancio e ha nominato nelle persone di Matteo Rossi, Alessandra Angelini e Fabio Ratti la Commissione Elettorale prevista dallo Statuto alla quale è demandato l'iter per l'elezione entro fine anno dei nuovi organi sociali per il prossimo quadriennio.

Conclusa con l'usuale costruttivo scambio di idee la parte della riunione riservata ai soci, la serata è proseguita



con tre interventi di grande interesse aperti anche al pubblico. Uno assume oggi un significato molto particolare. Attraverso le parole di Emanuela Tenti e di Giovanni e Cataldo Aprea, si è appreso infatti dell'operazione "La barca di Pietro", un progetto nato da un'idea di Maurizio Aponte che ha portato alla realizzazione, a mano in legno, di un'imbarcazione ispirata allo scafo del I secolo a.C. ritrovato nel 1986 sul fondo del lago di Tiberiade, oggi custodito nel museo Yigal Allon di Ginosar, in Galilea.

L'imbarcazione, frutto del lavoro dei maestri d'ascia del cantiere Aprea secondo l'antica tradizione della marinaria sorrentina, è stata donata a Papa Francesco e dal 17 settembre 2023 è esposta all'ingresso dei Musei Vaticani. Si dice che il Santo Padre inizialmente pensasse di ricevere un

“modellino”, salvo realizzare poi che si trattava di una vera e propria barca, che il cantiere ha preliminarmente varato e fatto pure navigare nel mare di Marina Grande. Si tratta della prima barca iscritta nel registro navale dello Stato Vaticano.



Per realizzare la “*Barca di Pietro*”, lunga circa 9 metri, si è passati dal rilievo del relitto, al modello in scala



realizzato dal patriarca Cataldo Aprea, 92 anni, padre di Nino e nonno di Cataldo. Si sono poi tracciate le linee, si è scelto il legno, lo si è tagliato, come vuole la tradizione, con la luna propizia, e lo si è piegato a fuoco vivo. L’armo prevede naturalmente vele e cime in cotone. Tutto come allora.

Infine il viaggio a Roma, dove uno stupito e felice Papa Francesco nel cortile del Vaticano battezzato lo scafo “La Barca di Tutti”, davanti a Mastro Cataldo e alla famiglia Aprea.

Oggi la Barca di Pietro - Barca di Tutti, fedele riproduzione di quella da cui secondo i Vangeli Gesù fece miracoli, a conclusione di un’operazione di trasporto e installazione non banale accoglie i pellegrini di tutto il mondo ai piedi della scala elicoidale dell’ingresso dei Musei Vaticani.





Dipinto d'epoca di "Cleopatra's Barge" un lussuosissimo brigantino goletta di 30,5 metri di lunghezza varato nel 1816 presso il cantiere navale di Retire Becket a Salem (USA) per l'armatore miliardario americano George Crowninshield (1766-1817) "un romantico giramondo provvisto di più denaro di quanto potesse spendere".

(fonte da "I grandi navigatori, volume GLI YACHT" di John Rousmaniere a cura dei Redattori delle Edizioni Time.Life - CDE - Gruppo Mondadori)