



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciole 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 VIII - N° 81

NOTIZIARIO ON-LINE

maggio 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Il naufragio della 19T <i>Locusta</i> | pag. 22 |
| • Il <i>Vespucci</i> al comando di Straulino | pag. 2 | • Gli elevatori Menada | pag. 26 |
| • <i>Amrita</i> , lo yacht di Amedeo di Savoia | pag. 4 | • I pionieri dello yachting italiano | pag. 28 |
| • Archivio Carbone | pag. 11 | • Ricordo di Luigi Lang | pag. 30 |
| • Il <i>Mozzo</i> (II parte) | pag. 16 | • Ex voto | pag. 32 |

EDITORIALE

In questo numero del Notiziario troverete un ricordo dedicato a Luigi Lang recentemente scomparso, personaggio irripetibile nella storia dello yachting italiano al quale ha dedicato molte delle sue energie. Ne parliamo doverosamente perché proprio due mesi fa ci siamo espressamente incontrati a Genova presso lo Yacht Club Italiano per stendere una

convenzione finalizzata a mettere in sinergia le biblioteche dello Y.C.I. e del CSTN nell'interesse condiviso di diffondere la storia e la cultura dello yachting e delle tradizioni nautiche. Ora a chi resta passa il compito di raccogliere il testimone e portare avanti un'impresa importante e impegnativa.



James Edward Buttersworth (1817-1894), alzando il fiocco durante una regata di yacht. Di questo famoso pittore inglese il Mystic Seaport Museum possiede più di cinquanta opere.

Hanno collaborato:

**Franco Belloni, Tobia Costagliola, Rita Cramer Giovannini, Carmine D'Isanto,
Maurizio Elvetico, Piero Ferrozzi, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi**

Claudio Ressimann, già direttore della Rivista della Lega Navale, che del CSTN è un fattivo sostenitore, segue sempre con ammirazione il Notiziario e si preoccupa di non farci mancare i suoi contributi che per l'autorevolezza della sua firma sono molto graditi dai lettori. Come è noto a tutti i fedelissimi tifosi di Agostino Straulino, Claudio da Tenente di Vascello ha fatto parte nel 1965 dello S.M. del "Vespucci" sotto il comando dello stesso Straulino. Così egli è un testimone vivente di episodi che dopo mezzo secolo sono spesso circondati da un alone di mitologia.



IL VESPUCCI AL COMANDO DI STRAULINO ESCE DA HELSINKI A VELA

CLAUDIO RESSMANN

Helsinki, 26 agosto 1965. Subito dopo l'ormeggio del *Vespucci* alla banchina di rappresentanza del porto di Helsinki per una sosta di quattro giorni durante la crociera estiva 1965, come d'abitudine salgono a bordo i giornalisti della stampa locale per una visita e un primo contatto con la nave. Ne arrivano una decina, la maggior parte dei quali aveva conosciuto il capitano di vascello Agostino Straulino, durante l'Olimpiade del 1952.

Il Comandante, notoriamente piuttosto riservato e di poche parole, si intrattiene con loro in maniera molto cordiale, rivivendo probabilmente i non dimenticati giorni olimpici, e infine li invita a colazione. Durante il pasto gli ospiti approfittando della calda atmosfera di simpatia creatasi, forse, con la complicità del menù preparato dal cuoco annaffiato dal Chianti della riserva di bordo, riescono a strappare a Straulino una dichiarazione estremamente impegnativa ed incauta al tempo stesso: il giorno della partenza il *Vespucci* sarebbe uscito dal porto impiegando esclusivamente le vele.

I giornalisti non si lasciano sfuggire questa occasione per imbastire un vero e proprio scoop, cosicché il mattino successivo sull'Helsingin Sanomat compare nella cronaca cittadina una notizia riportata con grande evidenza: "Straulino domani mattina salperà a vela".

A bordo, da un lato la soddisfazione per la visibilità data alla notizia della sosta in un porto dove gli arrivi delle navi-scuola straniere erano generalmente relegati in fondo pagina, ma dall'altro la viva preoccupazione che si trattasse di una impresa ai limiti dell'impossibile, poiché gli stessi giornali, oltre a ricordare i fasti olimpionici del nostro velista, precisavano che a memoria d'uomo nessun veliero così grande era riuscito a partire a vela dalla banchina di rappresentanza senza l'aiuto dei rimorchiatori, considerata la difficoltà del percorso di uscita, comprendente anche una virata di 90 gradi. Oltre a ciò la stagione estiva non avrebbe davvero favorito la scommessa, dal momento che in quella stagione il vento nelle ore mattinali, si faceva quasi sempre desiderare.

Ma ormai la notizia era di dominio pubblico e non ci si poteva più tornare indietro.

Il giorno della partenza, fissata alle 10 del mattino, la banchina comincia a popolarsi di buonora: famiglie con bambini e carrozzelle al seguito, qualche vociante scolaresca, gruppi di



sempre folkloristici connazionali e poi, numerosi rappresentanti della marineria locale, facilmente distinguibili per i tradizionali blusotti gialli, ansiosi di vedere come sarebbe andata a finire e sicuramente molto pessimisti circa il buon esito della manovra: “Questi italiani...”.

Sveglia alle 7.30 e posto di manovra generale alla vela. Così, alle 9 tutte le vele sono alzate e bordate ed allievi ed equipaggio sono pronti ai bracci per la manovra. Purtroppo di vento neppure l'ombra: una desolante calma piatta assoluta. Straulino sale in plancia a poppa, dove sono radunati gli ufficiali, tutti per la verità con un'espressione a dir poco preoccupata, ed è calmissimo come sempre.

“Verrà, verrà...” borbotta sornione, quindi si porta sull'aletta di plancia lato banchina dove il pubblico, riconosciuto, lo saluta a gran voce. Poi, il silenzio più assoluto, mentre in lontananza si stagliano le sagome di due rimorchiatori inviati dalla Capitaneria di Porto affinché, con la dovuta discrezione, si tenessero pronti ad intervenire nel caso di una molto probabile emergenza.

Un quarto d'ora dopo le nove lungo come un secolo improvvisamente, velacci e velaccini cominciano a gonfiarsi sia pure in maniera quasi impercettibile, per via di una brezzolina che è l'avanguardia di un venticello sempre più consistente, con netta tendenza a rinforzare, proveniente oltretutto proprio dal lato banchina. Fatto sta che già una decina di minuti prima dell'ora di partenza le vele sono sufficientemente gonfie e così, mollati gli ormeggi ed orientati i pennoni, il grande scafo comincia a muoversi in perfetto orario.

Percorso il primo tratto rettilineo, la velocità è tale da consentire il viramento di bordo per imboccare l'uscita. Manovra non facile, ma eseguita in tempo record da un equipaggio entusiasta per questo provvidenziale ...miracolo meteorologico, riesce perfettamente, sia pure a qualche metro da un paio di piroscafi ormeggiati in andana. Poi il *Vespucci* punta la prora deciso verso il mare aperto, mentre a bordo si percepisce l'eco di un fragoroso applauso proveniente dalla banchina.

Applauso confermato dalla lettura dell'*Helsingin Sanomat* del 30 agosto (consultato durante la successiva sosta del *Vespucci* a Stoccolma, dove il giornale finlandese giunge via aerea) comprendente una dettagliata descrizione in toni encomiastici dell'evento, autorevolmente commentata del capo di piloti del porto e conclusa con una sintetica frase così traducibile: Straulino ha colpito ancora!



1965. Il comandante Straulino e gli allievi del Corso Kon Tiki.

Rita Cramer ci invia da Trieste un'altra fantastica storia di una imbarcazione da diporto costruita nell'affermato Cantiere Martinolich di Lussinpiccolo, cantiere che per le sue note qualità costruttive riuscì a farsi apprezzare anche nell'ermetico mercato americano. La barca si chiama "Amrita", ed è lo yacht del duca Amedeo di Savoia che viene varato solennemente il 3 giugno 1933 alla presenza di eminenti personalità dello yachting italiano giunti da ogni parte d'Italia per assistere all'evento. Il racconto di Rita è come al solito ricco di particolari storici ed impreziosito da rare foto che testimoniano un'epoca gloriosa della nautica nazionale.



Amrita, lo yacht di Amedeo d'Aosta

RITA CRAMER GIOVANNINI

Durante un inverno dei primi anni '30, in uno degli esclusivi hotel della stazione sciistica di Zürs in Austria, nella regione del Voralberg, due degli ospiti vennero d'ufficio sistemati al medesimo tavolo da pranzo, in quanto erano gli unici clienti italiani dell'albergo. L'elegante signora era Rina Corazza Martinolich, consorte del cap. Giuseppe di Lussinpiccolo, figlio di Marco Umile Martinolich, proprietario del rinomato cantiere navale sull'isola. L'alto e aitante ospite italiano era lo sportivissimo duca Amedeo d'Aosta.

Chiacchierando con la signora, il Duca venne a sapere che il cantiere di Lussinpiccolo, oltre varare piroscafi, era



foto 1

specializzato nella costruzione di yacht di lusso. Negli anni precedenti dai suoi scali erano scese in mare delle unità destinate a far storia nel modo dello yachting, come l'*Adonita*, la *Croce del Sud*, e altre per facoltosi clienti di oltre oceano: il *Lynx V*, il *Dorello III* e l'*Illyria*.

Fu così che il Duca d'Aosta scelse il cantiere Martinolich per la costruzione del suo yacht.

Nicolò Martinolich, il figlio maggiore di Marco U., progettò e disegnò la nuova imbarcazione che, messa sullo scalo nell'agosto 1932, venne varata il 3 giugno 1933. Nella **foto 1** si vede l'imbarcazione sullo scalo, pronta al varo.

Per l'occasione erano arrivati da Trieste due trimotori della S.I.S.A. (Società Italiana Servizi Aerei, la prima compagnia aeronautica mercantile creata in Italia, dei lussignani Fratelli Cosulich) a bordo dei quali, oltre ad Amedeo d'Aosta, c'erano i baroni De Renzis, i conti Samminatelli, il Vicepresidente del Reale Yacht Club Italiano di Genova, marchese Paolo Pallavicino, il Presidente del Reale Yacht Club Adriaco di Trieste, grand'ufficiale A.N. Cosulich, l'aiutante di campo del Duca, colonnello Volpini, il cav. Carlo Strena, il direttore dell'idroscalo di Trieste,

cav. Donati, l'ufficiale d'ordinanza di S. A. R. conte La Forest de Divonne (lo vediamo nella **foto 2** a bordo dello yacht prima del varo assieme a Nicolò Martinoli), il marchese Bonelli, segretario della sezione partenopea del R. Y. C. Italiano, il segretario del R. Y. C. Adriaco, dott. Alvisè Quarantotti Gambini e il colonnello Faccenda.

Via mare, con lo yacht *Nettuno* della Capitaneria del porto di Trieste, arrivarono il Comandante del porto di Trieste, colonnello Ascoli, e il colonnello Rabeno.



foto 2



foto 3

Ad accogliere a Lussinpiccolo gli illustri ospiti furono il commissario prefettizio cav. Adorni, monsignor Ottavio Caracci, Parroco di Lussinpiccolo, il cav. Antonio Tarabocchia, presidente della locale sezione del R. Y. C. Adriaco, il comandante del porto di Lussinpiccolo G. Rinaldi, oltre al proprietario del cantiere Marco U. Martinolich e i suoi due figli ing. Nicolò e cap. Giuseppe, tutti con le rispettive consorti. Nella **foto 3** si possono riconoscere Amedeo d'Aosta, monsignor Caracci di spalle e Nicolò Martinolich. Sulla prua della barca, anche nella **foto 4**, si vedono le caratteristiche "zoie", ghirlande di fiori e

carta con lunghi nastri colorati che, come era d'uso a Lussino, adornavano l'imbarcazione da varare e che dopo la cerimonia per buon auspicio venivano portate alla chiesa di San Nicolò o alla Madonna Annunziata di Cigale. Nella **foto 5** si osservano gli operai che a colpi di mazza rimuovono gli ultimi cunei che tengono ancora ferma la barca sullo scalo e poi, nella sequenza fotografica dalla 6 alla 8, possiamo assistere da diverse angolature al momento sempre emozionante in cui una nuova imbarcazione "sposa" il mare.



foto 4



foto 5



foto 6

Assente alla cerimonia fu la duchessa d'Aosta Anna di Francia, che avrebbe dovuto essere la madrina del nuovo yacht, ma fu sostituita dalla contessa Samminatelli. La moglie di Amedeo d'Aosta era incinta della secondogenita Maria Cristina, che sarebbe nata tre mesi più tardi, e certamente fu questa la ragione della sua assenza alla cerimonia. Alla nuova unità venne messo il nome *Amrita*, dalla fusione dei due nomi Amedeo e Margherita, la primogenita del Duca nata tre anni prima.

Altre due ospiti di riguardo furono presenti al varo: le principesse Maria Cristina e

Beatrice, figlie del re Alfonso XIII di Spagna. Chissà se erano già state sull'isola di Lussino dove, solo qualche decennio prima, il loro prozio Carlo Stefano d'Asburgo era solito passare lunghi periodi di vacanze serene con la famiglia nella proprietà di Podjavori a Lussingrande!

Da un articolo pubblicato sul numero di agosto 1933, pag. 19, della rivista "Motonautica – La Vela e il Motore" apprendiamo i seguenti dati relativi ad *Amrita*:



foto 7



foto 8

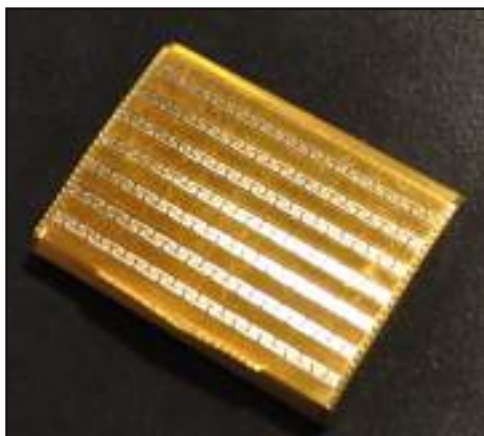


foto 9



foto 10

“La nuova unità ha le seguenti caratteristiche: lunghezza n coperta m. 27; larghezza m. 6,30; altezza m. 3,90; dislocamento 135 tonnellate; motore Fiat 50 cavalli; che imprimerà una velocità di circa 5 miglia; costruzione in rovere ed Oregon pine, illuminazione elettrica, acqua calda e fredda nei lavandini e bagni.

Armata a goletta con due rande e rispettive controrande. Trinchetta, flocco controflocco e flocco volante di 28 mq e vela quadra per la navigazione in poppa di 63 mq. La velatura senza vela quadra e flocco volante misura 300 mq e complessivamente 391 mq.

Dopo la goletta *Stella Polare* del defunto Luigi Amedeo duca degli Abruzzi, zio di Amedeo, l'*Amrita* è la più grande unità a vela che abbia issato i colori di casa Savoia e avrà come porto d'armamento il porticciolo del Castello di Miramare presso Trieste, residenza del duca Amedeo d'Aosta.”

Dopo il varo, l'entusiasta proprietario ricevette a Cigale le autorità giunte da Trieste assieme alle personalità lussignane e fece omaggio di un elegante portasigarette d'oro a Nicolò Martinoli che gli aveva disegnato e realizzato questo bellissimo yacht con il quale si accingeva a solcare i mari foto 9 e 10.



foto 11

Dopo le prove in mare, di cui nelle **foto dalla 11 alla 13** vengono documentate alcune fasi, *Amrita* venne portata a Trieste. Nella **foto 14** la vediamo ormeggiata davanti al castello di Miramare, residenza del Duca.

Il 25 giugno, il R. Y. C. Adriatico di Trieste nominò S. A. R. il Duca d'Aosta Presidente Onorario e gli fece omaggio del gagliardetto del club, racchiuso in una custodia opera dello scultore Ugo Carà **foto 15**.

Non abbiamo notizie della prima crociera dell'*Amrita*



foto 12

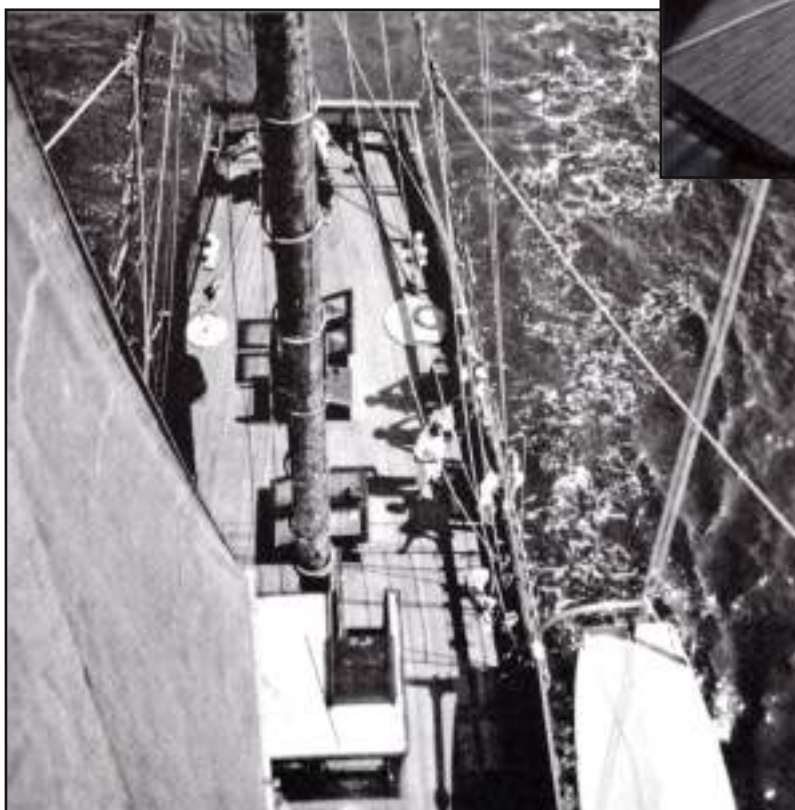
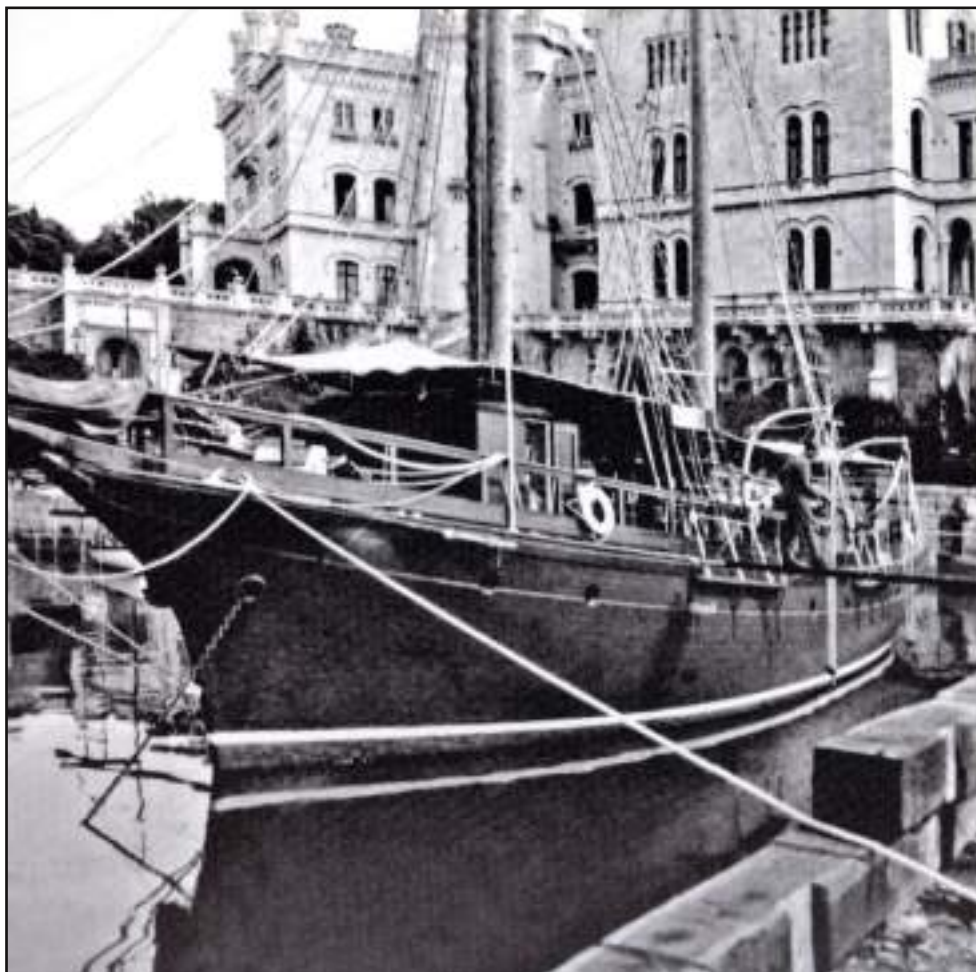


foto 13

che, come pensiamo sia solitamente avvenuto, partiva da Trieste e, dopo una sosta a Brioni dove il Duca possedeva un bungalow, continuava a scendere l'Adriatico, facendo sempre sosta a Lussinpiccolo, dove Amedeo d'Aosta era ormai di casa. A questo proposito, ricordiamo un simpatico episodio, riportato dalla scrittrice lussignana Elsa Bragato, che compare a pagina 370 della raccolta dei suoi scritti nel volume edito dalla Comunità di Lussinpiccolo "una volta, a Lussin...".

foto 14



Più tardi, a Lussinpiccolo, avemmo, per breve tempo, il duca Amedeo d'Aosta. Noi fanciulle facevamo il bagno allo stabilimento di Cigale e lì si ancorò il suo yacht, l'*Amrita*. I marinai scendevano nel mare e si mescolavano ai bagnanti. Un giorno, uno di essi s'immerse, nuotò sott'acqua per un po', quindi emerse di colpo e mi si parò dinanzi, a pochi centimetri dal viso. "Insomma!" feci io, colta di sorpresa e seccata, "questi marinai!". Era il Duca d'Aosta.

Nella **foto 16** vediamo *Amrita* con a bordo il Duca durante una delle soste sull'isola.

Sulla rivista "Motonautica – La Vela e il Motore" del 1935 e 1937 vengono riportate nel dettaglio le crociere di quegli anni. Nel corso di quella che ebbe luogo dal 19 luglio al 9 agosto 1935, il Duca arrivò da Miramare fino a Cattaro, fermandosi, il 7 e 8 agosto, nella baia di Cigale, durante il viaggio di ritorno verso Miramare. **Foto 17 e 18**. La crociera del 1937 fu invece considerevolmente più lunga, durò dall'8 giugno al 16 luglio e arrivò fino all'isola di Rodi, percorrendo in tutto 2230,5 miglia. Bisogna dire che in quell'occasione Amedeo d'Aosta fu



foto 15

imbarcato solo dal 15 giugno al 1 luglio, infatti il Duca con le figlie Margherita e Maria Cristina, e sua madre la duchessa Elena di Francia accompagnata dal colonnello Campini, si imbarcarono a Brindisi per sbarcare a Rodi dove la Duchessa madre e il Colonnello presero la motonave *Filippo Grimani* per Brindisi, mentre il Duca con le bambine volò a Torino, dove veniva inaugurato il monumento a suo padre, il compianto principe Emanuele Filiberto, invitto condottiero della III Armata.



foto 16

Durante il viaggio di ritorno della goletta verso Trieste, ci fu la sosta di un giorno nella baia di Cigale per dare modo agli uomini d'equipaggio, in gran parte osserini, di fermarsi qualche ora a casa.

Il duca Amedeo d'Aosta morì il 3 marzo 1942 a Nairobi e, con la guerra mondiale, si erano perse le tracce della sua splendida barca, lasciando un vuoto di conoscenza negli appassionati di navigazione da diporto.

Un paio di anni fa visitai il bel Museo della marineria di Spalato, dove c'è una ricca sezione con reperti della battaglia di Lissa del 1866 e una dedicata a Giovanni Luppis e a Robert Whitehead, inventori dei siluri o torpedini e fondatori del silurificio di Fiume. Nel museo mi hanno inoltre colpito il quadro raffigurante Giovanni Visin, decorato con l'Imperial Bandiera d'Onore Marittima Bianca da Francesco Giuseppe, e la carta geografica del maggio 1941 in cui sono indicati i confini tra l'Italia e lo Stato indipendente di Croazia, che reca le firme di Benito Mussolini e Ante Pavelić. Nella sala dove sono custodite le enormi lettere bronzee del nome del transatlantico *Rex*, è esposto un modellino con la seguente targa: "M/Y Mosor built in Mali Losinj 1933 ex *Amrita* for Italian prince Amedeo di Savoia Duke of Aosta".

Ecco lì quello yacht, a riaccendere la mia curiosità! Per cercare di saperne di più, mi sono rivolta a Nereo



foto 17

Castelli, noto appassionato ricercatore di cose marinare, che mi ha fornito una scheda su *Amrita* tratta dal "Lessico del naviglio mercantile e militare di Italia e Austria-Ungheria" di Giorgio Spazzapan, non pubblicato, oltre ad alcune fotografie tra le quali quelle che egli stesso aveva scattato anni fa.

Si sono potute così ricostruire le tracce di *Amrita* fino al 2007.

L'imbarcazione il 9 settembre 1943 fu catturata quale preda bellica dai Tedeschi, non si sa dove, e portata a Trieste il 6 dicembre dello stesso anno.

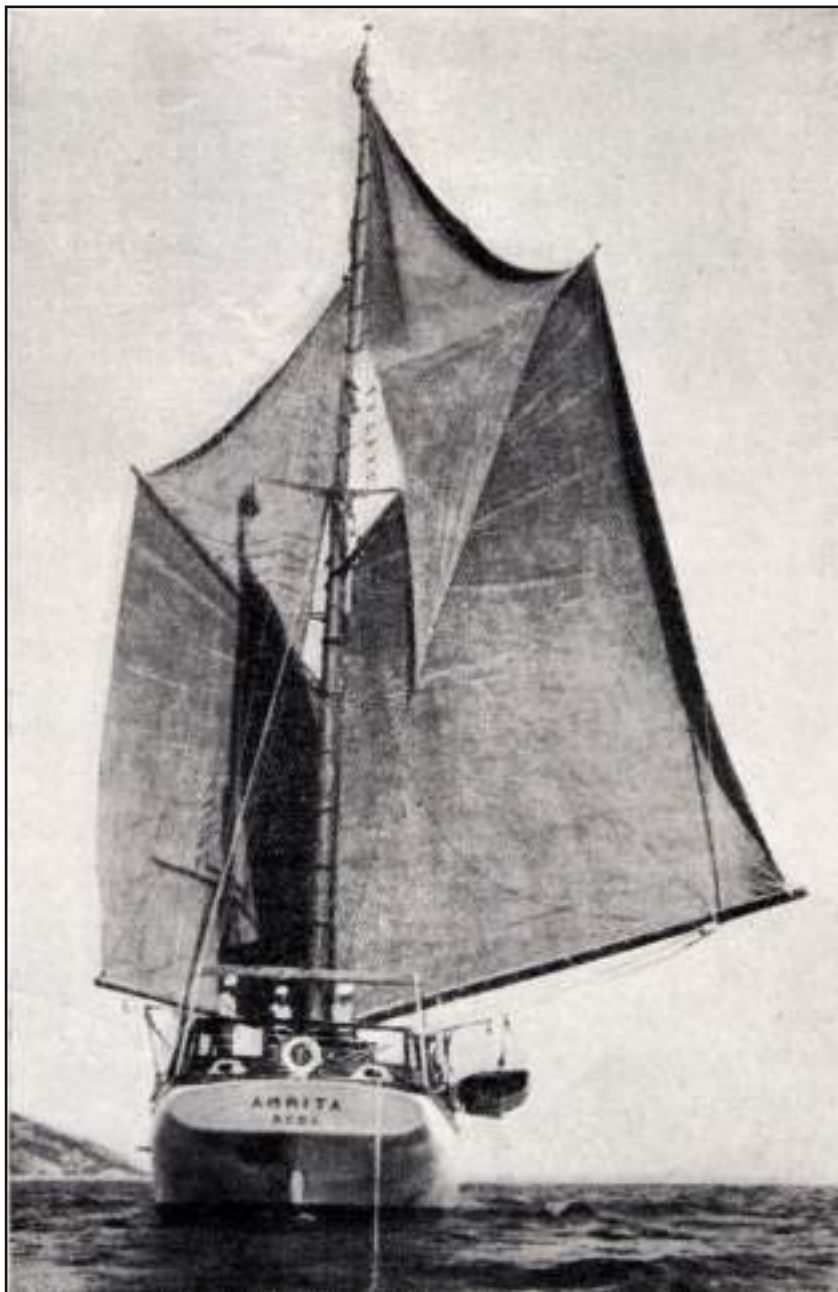


foto 18

demolita nel 2007.

Gloriosa, bella *Amrita*, che per 74 anni si è bagnata nelle azzurre acque del Mediterraneo orientale, ed è venuta a morire all'insaputa dei più proprio in vista del castello di Miramare!

Il 2 maggio 1945 fu dichiarata preda bellica jugoslava a Capodistria e assegnata al Comando Navale di Sebenico con il nome di *Sloboda*. Nel dicembre dello stesso anno le fu nuovamente cambiato il nome in *Mosor* e nel 1946 venne assegnata all'Accademia Navale di Ragusa. Dopo tre anni, la si ritrova col nome *Primorka*, come nave della Marina Militare jugoslava con base a Spalato. Il 18 luglio 1968, dismessa dalla Marina Militare, assume nuovamente il suo antico ruolo di imbarcazione da diporto con il nome *Vranjanka* e viene usata per escursioni dalla Poljoprivredno Prehrambeni Kombinat Vrana – Pakostane (YU). Dopo un anno e mezzo viene ceduta al Turisthotel di Zara (YU) e dopo altri quattro anni, ancora una volta ribattezzata, ora *Darinka*, diventa proprietà di Aroha Med Co. Ltd. – Malta. Nel 1995 viene abbandonata in Croazia e, ormeggiata a Biograd, affonda nel 1999.

Nel gennaio 2000 il relitto viene recuperato da AM Nautika di Pola per conto di Prevko Tesic, e rimorchiato a Betina, sull'isola di Murter, per le prime riparazioni necessarie per essere trasferito a Isola (Slovenska ladjelnica Izola d. o. o.) per il ripristino. Nel 2004, a seguito bancarotta dell'armatore, viene abbandonata a Isola, dove viene



Amrita abbandonata a Isola in attesa della demolizione (2007).

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Non è andata delusa la nostra speranza di poter ricevere dalle ricerche di Sergio Pepe altre foto sui Giochi Olimpici della Vela svolti a Napoli nel 1960. Alle bellissime foto, molte inedite, questa volta l'amico Sergio ha aggiunto anche le ricerche fatte all'Emeroteca Tucci di Napoli dove, consultando gli articoli de "Il Mattino" dell'epoca, ha potuto completare le informazioni e ricostruire fatti e personaggi.

Grazie Sergio per l'importante lavoro che stai facendo .



I GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE NELLE FOTO ON LINE DI RICCARDO CARBONE E NEGLI ARTICOLI DE "IL MATTINO" CUSTODITI DALL'EMEROTECA VINCENZO TUCCI DI NAPOLI

(parte II)

SERGIO PEPE



Il precedente articolo si è concluso con Costantino di Grecia a bordo del Dragone "Nirefs", fotografato da Riccardo Carbone al Molosiglio nel maggio del 1960. L'Olimpiade si avvicina: Il Mattino del 10 luglio 1960 ci informa sul numero delle Nazioni che parteciperanno ai Giochi Velici e sulle regate di selezione in corso a Napoli per la scelta del timoniere che difenderà colori azzurri nella Classe Finn.

Ecco i contendenti, con Nino Cosentino, fotografati da Riccardo Carbone il 13 luglio 1960 sulla banchina del Circolo Nautico Posillipo.



Il risultato della selezione è riportato da Il Mattino del 14 luglio 1960

PRESELTO IL QUINTO TIMONIERE PER LE OLIMPIADI

Trani ha vinto la preolimpica dei "finn"

Simbolica consegna al monfalconese della maglia azzurra
Notevole affermazione del napoletano Dalla Vecchia

Ieri alle 16 sulla terrazza del Circolo Posillipo il v. presidente dell'USVI, principe Carafa e la Commissione sportiva presieduta dal dott. Lagorio Serra hanno simbolicamente consegnato al monfalconese Bruno Trani la maglia azzurra di olimpico della vela per la classe « Finn ».

Trani infatti ha concluso la riunione selettiva della specialità vincendo anche l'ultima regata e capeggiando la classifica finale con un largo margine sull'amico avversario Pellaschier, venuto a Napoli con i favori del pronostico. E' innegabile che l'affermazione di Trani ha dello spettacoloso. Abbiamo detto ieri della sfortuna che aveva colto nei primi giorni di regate questo modesto e valoroso timoniere. Strappato per due giornate alle gare sembrava inesorabilmente tagliato fuori dalla classifica. Ma egli ha reagito come soltanto un uomo forte e preparato può farlo guadagnando abbondantemente in cinque sole regate quello che i suoi avversari hanno potuto tra ore in sette giornate. Cinque regate: quattro primi posti e un terzo. Questo il bilancio strabillante del nuovo olimpico, che dà il cambio, nella categoria delle imbarcazioni singoliste, ad Adelchi Pellaschier, già affermato in due Olimpiadi.

Non va qui dimenticato in sede di commento, l'affermazione colta dal napoletano Pippo

Dalla Vecchia assistito al terzo posto della classifica generale in un consesso di anziani ed esperti timonieri. Pippo Dalla Vecchia è soltanto da pochissimi anni in mare. Ma egli in tanto poco tempo, grazie alla sua intelligenza, alla facilità dell'apprendere ai mezzi fisici di cui è in possesso, è riuscito a inserirsi fra i migliori specialisti italiani in pochissimo tempo. Ieri dal presidente della Commissione sportiva gli fu detto scherzosamente di mettersi a studiare il giapponese. Sembrerebbe una « boutade » ma se Dalla Vecchia avrà solo ancora un po' di costanza che accompagni la sua passione per lui il traguardo di Tokio potrebbe anche non essere uno scherzo.

La partenza alla regata di ieri è stata data alle ore 12 con vento teso di ponente della forza di circa m. 5 al secondo.

Trani e Pellaschier partono benissimo ma credendo di trovarsi in anticipo sul traguardo — così come avviene per Altran, che è stato richiamato dalla giuria — possono per rimettersi sulla linea.

I due restano quindi attardati nei confronti degli avversari e mentre questi mettono la prua a terra Trani e Pellaschier bordeggiano al largo ingaggiati in un appassionante duello. Mantengono lungamente la prua ma mentre Trani vira, sicuro d'agguantare la boa, Pellaschier continua ancora per circa 200 metri dan-

do, con ciò, via libera al finale. Trani infatti vira per primo riuscendo a tagliare di prova anche lo scafo di Dalla Vecchia, che sopravviene da terra con le mura a dritta. Ormai la regata è decisa. Trani ha vinto la sua battaglia e fra lui e Pellaschier è Dalla Vecchia che gli garantisce così anche un ampio margine di vantaggio.

L'arrivo al traguardo è il seguente:

1) Trani (Monfalcone); 2) Dalla Vecchia (Napoli); 3) Pellaschier (Monfalcone); 4) Fago (La Spezia); 5) Mantarelli (Brindisi); 6) Altran (Monfalcone). Non partiti: Zia e Montuori.

Classifica finale

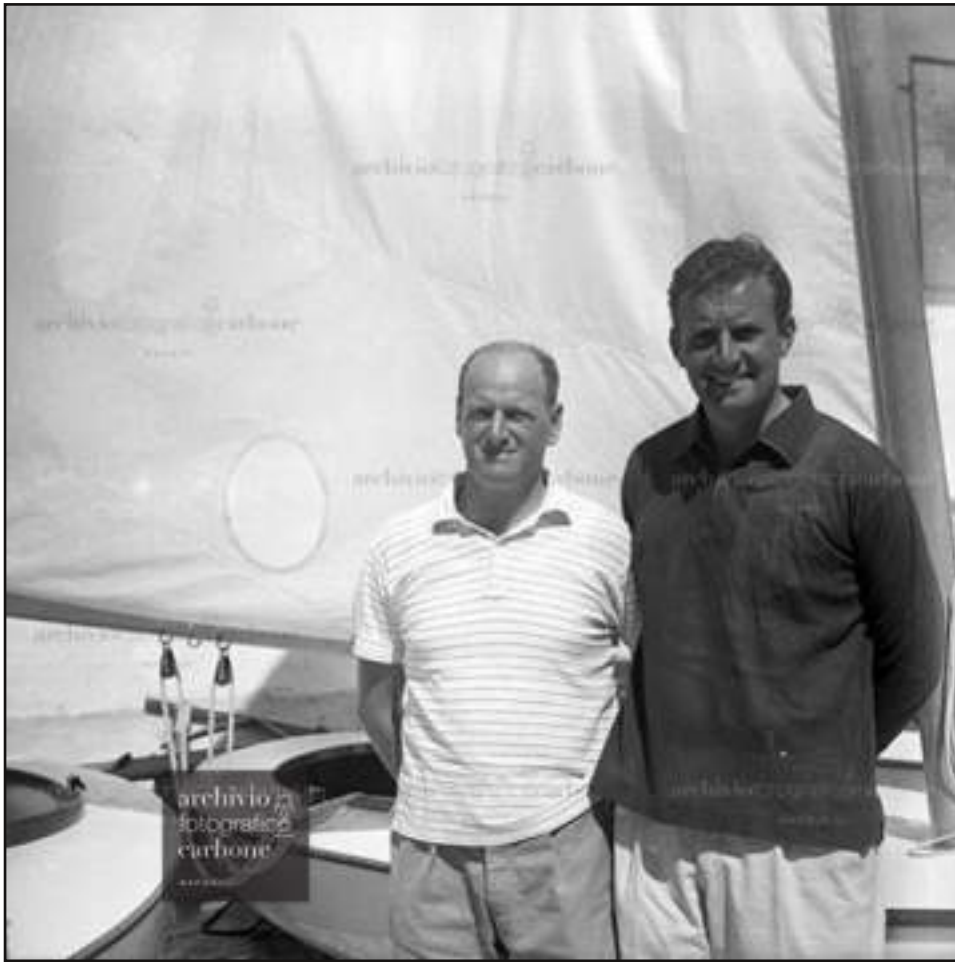
1) Trani	p. 464
2) Pellaschier	» 417
3) Dalla Vecchia	» 312
4) Fago	» 302
5) Mantarelli	» 196
6) Zia	» 175
7) Altran	» 169
8) Montuori	» 116

Siamo informati che domenica vi sarà una riunione al Comune alla quale parteciperà anche il presidente dell'USVI. Sarà studiato un programma di coordinamento delle varie manifestazioni che si seguiranno a Napoli in occasione delle Olimpiadi.

Domenica a Genova si riunisce il Consiglio dell'USVI.

Tom Volpe

Ed ecco il vincitore della selezione, il monfalconese Bruno Trani con Pippo Dalla Vecchia, terzo classificato.



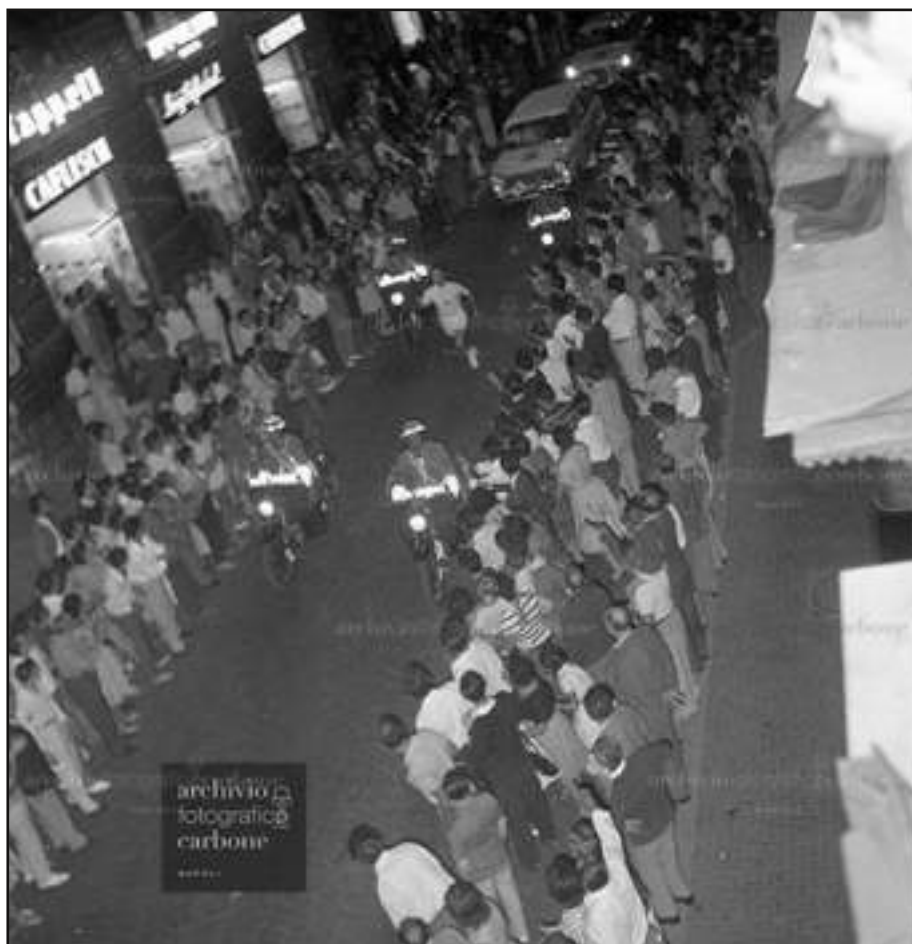
Riccardo Carbone non manca di attestare i lavori in corso nella Città come la ripavimentazione del Lungomare Francesco Caracciolo e la sistemazione del tabellone a Piazza del Plebiscito dove saranno riportati i risultati delle prove veliche.



Anche a Palazzo San Giacomo, sede del Comune, si preparano, anche se la bandiera Olimpica...



Siamo, finalmente, al 23 agosto: la fiamma Olimpica attraversa via Toledo



e, dopo la sosta alla Rotonda Diaz, il 28 agosto alle 19,12, come preannunciato da Il Mattino, si accende il tripode sulla sommità di Castel dell'Ovo.



archivio fotografico  carbone
NAPOLI

**SOSTENIAMO CON UNA DONAZIONE DEDUCIBILE LA
“ASSOCIAZIONE RICCARDO CARBONE ONLUS”
ADOTTANDO UN SERVIZIO E SALVIAMO 50000 NEGATIVI (25000 già fatti)
www.archiviofotograficocarbone.it**

Nella seconda parte del racconto sull'affascinante figura del mozzo di marina, il comandante Costagliola ricostruisce la toccante storia, triste e malinconica, di un ragazzino che liberato da una barbara schiavitù in una miniera di zolfo, diventa finalmente mozzo, ma che al suo primo viaggio, un amaro destino non fa più tornare a casa.

(Da "DL NEWS" n. 31 del 7-9-2017 e n. 33 del 24-9-2017)

IL MOZZO

(Seconda parte)

TOBIA COSTAGLIOLA

Quella che segue è la storia di un giovane mozzo dai capelli rossi, leggermente claudicante, con una spalla più bassa dell'altra, magro ma muscoloso, silenzioso, dall'aspetto fiero e indisponente nell'apparenza. A soli 14 anni, aveva al suo attivo già 5 anni di duro lavoro nelle zolfare e sulla banchina di Porto Empedocle dove, con la sua cesta riusciva a trasportare 35/40 chili di zolfo per volta, salendo in equilibrio precario su una tavola di ponte ondeggiante per raggiungere le boccaporte dei bastimenti. Si trattava di uno dei "carusi" siciliani (si veda la nota



storica) così tristemente famosi come vedremo in seguito. Si chiamava Domenico Catanese ed era conosciuto col nome di Minicucciu. La sua descrizione mi sembra evocare la figura di Rosso Malpelo così come rappresentata da Giovanni Verga nella omonima novella. Minicucciu imbarcò, nel mese di ottobre del 1893, in qualità di mozzo, sul brigantino a palo *IOTA*, iscritto nel Compartimento Marittimo di Napoli. Era il terzo approdo che lo *IOTA* faceva a Porto Empedocle durante il '93. Minicucciu, già nei precedenti approdi, aveva segretamente manifestato a qualche marinaio il suo

desiderio di imbarcarsi su quel bastimento in cui vedeva la libertà, la fuga dalla miseria, dai maltrattamenti e dalla schiavitù delle zolfare. Quel ragazzo suscitava tanta pietà e tanta ammirazione che era riuscito a sensibilizzare l'equipaggio dello *IOTA* fino al punto di raggiungere un accordo con la sua famiglia per il "riscatto" dal "contratto" che i genitori avevano con il suo "padrone".

Tutto l'equipaggio aveva gradualmente maturato l'idea di tassarsi, chi di 10, chi di 15 lire, per raggiungere la cifra di 200 lire. Riuscirono a convincere il comandante e finalmente l'operazione riuscì anche perché "il padrone" mal sopportava quel giovane rissoso e indisponente. La paga mensile del mozzo era allora di circa 60 lire e i genitori diedero il consenso all'imbarco con l'impegno che Minicucciu avrebbe rimborsato col suo mensile il prezioso riscatto. Incredibile ma vero. Dopo anni di maltrattamenti, privazioni, fame ed ogni sorta di ingiustizia, il giovane mozzo si sentiva come rinato. Non riusciva a crederci. Sembrava soltanto un sogno e, invece, si trattava di una nuova realtà. Si trovava in un ambiente amico. Il nuovo lavoro sembrava quasi un gioco al confronto di quello che aveva lasciato.

Ora Minicucciu si sentiva veramente in un'altra dimensione e poteva dire di avere finalmente un roseo futuro davanti a sé. Avrebbe imparato un nuovo mestiere, sarebbe diventato un uomo normale come tutti i marinai di quel bastimento. Sarebbe stato il sostegno della sua famiglia e chissà, più avanti, avrebbe, potuto anche pensare a crearsi una propria famiglia. Speranze, propositi, progetti, ottimismo, nuove opportunità, che fino ad allora la vita gli aveva negato e che ora, all'improvviso, come per miracolo, poteva stringere nel suo pugno.

Malauguratamente, la soddisfazione dell'equipaggio, l'ottimismo e la speranza di una vita migliore di Minicucciu

e dei suoi genitori non durarono molto a lungo.

Il giovane mozzo non fece più ritorno a casa. Diventò presto simbolo e memoria di un avvenimento ancora oggi ricordato, non a Napoli o a Procida, ma in Cornovaglia, la terra del leggendario Re Artù. Nell'itinerario dei turisti che visitano oggi i luoghi legati alla leggenda di Re Artù è inclusa anche la visita alla tomba di Domenico Catanese nel cimitero di Tintagel.

Il naufragio del brigantino *Iota*

Quella che segue è la ricostruzione della cronaca del naufragio del brigantino *IOTA*, brigantino a palo costruito nel



1866 a Bideford (UK), appartenente all'armatore procidano Andrea Mazzella di Bosco e comandato dal fratello Vincenzo.

A Porto Empedocle aveva caricato circa 900 tonnellate di zolfo destinate a Bristol. Dopo la scarica era approdato a Swansea da dove era partito, il pomeriggio del 19 dicembre 1893, con un carico di circa 1000 tonnellate di carbone destinato a Castellammare di Stabia. Appena lasciato il porto, il bastimento incontrò fortissimi venti occidentali e forte moto ondoso. Superato il canale di Bristol, durante la notte, era passato a levante dell'isola di Lundy facendo rotta per il faro di Bishop Rock (isole Scilly) storico punto nodale per tutte le rotte atlantiche. La rotta tracciata prevedeva una distanza minima dalla costa della Cornovaglia di circa 10 miglia. Tuttavia le proibitive condizioni del vento e del mare avevano costretto il comandante a ridurre la velatura ed a frequenti cambi di rotta per poter meglio "tenere il mare" e tenersi a distanza di sicurezza dalla costa. Ciò nonostante, verso mezzogiorno del 20 dicembre, al centro di una indescrivibile tempesta, lo *IOTA* si trovò in vista della costa inglese verso cui vento e mare lo avevano fatto pericolosamente "scarrocciare".

Il bastimento si trovava a circa tre miglia dalla costa di Bostcastle flagellata dal vento e da altissimi marosi. Bostcastle era un piccolo villaggio della costa settentrionale della Cornovaglia. Verso Sud, a circa 4 miglia, si ergeva il promontorio del Great Lye Rock poco distante dal castello di Tintagel dove, secondo la leggenda, nacque re Artù.

La cronaca locale racconta che un messaggero a cavallo era giunto al galoppo a Bostcastle con la notizia che una grossa nave era in difficoltà nel mare in tempesta e si avvicinava troppo pericolosamente al litorale. Tali avvenimenti non erano rari lungo quelle coste, soprattutto d'inverno e, prevedendo un imminente naufragio, molte persone si avviarono precipitosamente verso la costa pronte ad intervenire in soccorso dell'equipaggio. Si trattava prevalentemente delle organizzazioni di salvataggio già attive in quell'epoca e che coprivano tutta la costa



Le coste della Cormovaglia nell'area di Bossinery.



Great Lye Rock

compresa tra Port Isaac e Bostcastle. La gente seguiva, correndo sulle alture lungo la costa, l'inarrestabile percorso di quel bastimento diretto ineluttabilmente verso gli scogli di Bossinery Cove. Verso le ore quattro pomeridiane la corsa di quel veliero dalle vele in brandelli, senza governo e simile ad un gigantesco corpo morto, si arresta definitivamente. Tra lo spumeggiare delle gigantesche onde ed il turbinio del forte vento, lo *IOTA* era andato a schiantarsi sul Great Lye Rock tristemente noto per numerosi naufragi. Il gigantesco "faraglione" spaccato a metà si ergeva sul mare completamente inaccessibile dai dirupi della costa per la violenza dei flutti che, incessanti, ne scuotevano la base.

Il brigantino si era incastrato tra i due "pinnacoli" dello scoglio emergendo completamente fuori dall'acqua tra il flusso e riflusso delle onde. Dalle alture poco distanti la gente assistette impotente ai disperati tentativi degli uomini dell'equipaggio di lasciare il bastimento che rischiava di spaccarsi a metà da un momento all'altro. Due marinai, nel tentativo di saltare sugli alti scogli, caddero malamente sottovento finendo sotto la carena del



Impotenza dopo il salvataggio sullo scoglio di Lye nella baia di Bossiney, (Cormovaglia)

brigantino in bilico tra scogli e mare. Il mozzo quattordicenne, Domenico Catanese, che si trovava dal lato di sopravvento, mentre cercava di seguire gli altri, fu spazzato via da una gigantesca onda e scaraventato malamente sugli scogli. Un coro di grida accompagnò da terra quel corpo visibilmente sfracellato e ormai senza vita che scompariva nel turbinio della risacca. Due marinai riuscirono a raggiungere la sommità di Lye Rock ma, sebbene da terra fosse stata lanciata una sagola verso di loro, non furono in grado di afferrarla. Incuranti del temporale e del rapido sopraggiungere del buio, alcuni componenti di una delle squadre di salvataggio, con grave rischio, si calarono giù dalla scogliera, mentre il riflusso dell'onda si ritirava dalla sabbia, e scalarono il pinnacolo dopo essere riusciti ad imbracare i due marinai caduti. Fu poi velocemente organizzata una teleferica con cavi e sagole lanciate da terra e sei marinai, incluso il comandante, furono trasferiti in salvo afferrati "al volo" dai

solerti soccorritori. Nel frattempo, altri sette sopravvissuti furono individuati 100 piedi sotto il dirupo dal lato del mare. Iniziò, allora, una ulteriore coraggiosa e rischiosa operazione di salvataggio.

Il capo delle guardie costiere, Charles Hambly, si fece calare giù per le pareti del dirupo e, stando su una stretta sporgenza, schiaffeggiato continuamente dal vento e dal turbinio di spruzzi, assicurò un cavo di salvataggio attorno ad ognuno degli italiani che, a turno, furono issati al sicuro sulla sommità della costa. Sopraggiunta la notte, non fu più possibile continuare le ricerche per il recupero del corpo del povero mozzo. Il giorno successivo, il corpo senza vita del giovanetto fu avvistato incastrato tra gli scogli e fu recuperato non senza difficoltà sotto lo sguardo di una mesta folla sopraggiunta dai vicini villaggi. Assisterono al recupero del corpo il comandante ed alcuni dei sopravvissuti. L'equipaggio dello *IOTA* era stato salvato da soli quattro uomini, provenienti da Tintagel, guidati da Charles Hambly che aveva al suo attivo tanti salvataggi di vite umane ed aveva già ricevuto varie medaglie di riconoscimento. In questa occasione gli fu data una prestigiosa pergamena commemorativa. Successivamente, Charles Hambly ed i suoi uomini ricevettero, ciascuno, una medaglia d'argento da parte di una rappresentanza consolare italiana. Nel frattempo il corpo dello sfortunato Minicucci, dopo solenni funerali, come se fosse un membro di quella comunità, fu sepolto nel ventoso cimitero della chiesa parrocchiale di St. Materiana a Tintagel. Il colore rosso dei suoi capelli lo accomunava a molti giovanetti di quel villaggio.

Il naufragio ed il salvataggio suscitavano grande emozione nelle popolazioni di quelle contrade della Cornovaglia. Era ancora vivo tra loro il ricordo di un altro tragico naufragio, nel 1886, di un brigantino inglese, il



SARAH ANDERSON, della stessa portata dello *IOTA*, che si schiantò sugli scogli senza alcun superstite. Tutto l'equipaggio di 15 persone perì nel naufragio.

Nel 1897 il poeta Joseph Brown raccontò, in versi, la storia del naufragio, della triste morte del giovane Domenico e dell'eroismo dei salvatori. Il titolo della breve ode fu "Musings on Tintagel and its Heroes". La tomba del piccolo mozzo Domenico Catanese è, ancora oggi, meta di numerosi visitatori. È ben tenuta e si distingue con una croce di legno ed un salvagente anulare su cui si legge: «Catanese Domenico. Age 14. *IOTA*, Napoli 1893» (Gli inglesi avevano trascritto male il cognome). Poco distante c'è un'altra tomba. Vi fu sepolto, anni dopo, l'eroe Charles Hambly che nulla potette fare per salvare il piccolo Domenico.

Nota storica: lo sfruttamento dei “carusi” fino alla metà del '900

Ho scritto sopra dell’inferno in cui viveva la categoria dei mozzi sui bastimenti. Ma non avevo considerato un altro inferno ben peggiore, a terra, che ho riscoperto durante le mie ricerche. Si tratta dell’inferno delle zolfare siciliane tristemente note fin dal 1700, per lo sfruttamento del lavoro minorile e durato per oltre due secoli, fino alla metà del ‘900. Con il termine “carusi” venivano indicati, in Sicilia, genericamente, i ragazzi. Secondo l’età venivano definiti “picciriddi” i bambini da 0 a circa 5 anni, “carusi” ragazzi da 6 a 14 anni circa e “picciotti”, i giovani da 15 a 21 anni circa. “Carusu” deriva dal greco “Kouros” che significa “ragazzo” o, se vogliamo risalire soltanto ai latini, deriva dall’espressione “carens usu” che significa mancante di esperienza. Sarebbe troppo riduttivo limitarsi alla semplice etimologia della parola “carusi” che per due secoli ha indicato, invece, soltanto i bambini e i ragazzi costretti dalla miseria delle loro famiglie a lavorare nelle miniere di zolfo siciliane. Il termine, molto più realisticamente, può dirsi sia derivato dalla consuetudine di rasare completamente la testa di questi giovanissimi lavoratori, probabilmente per i motivi igienici conseguenti alle condizioni di estrema sporcizia esistenti nelle miniere.



Ragazzi al lavoro in una miniera di zolfo. Dipinto di Onofrio Tomaselli (1905).

Riporto qui di seguito lo stralcio di un prezioso saggio pubblicato nel 2015 da Ugo Passinisi: «C’è da dire che, anche secondo la legislazione del tempo (fine ‘800, metà ‘900), era illegale impiegare nel lavoro manuale un minore di 12 anni in quanto la legge stabiliva, già allora, che la scuola dovesse essere obbligatoria per i bambini fino alla terza classe elementare. Tuttavia, questa disposizione veniva largamente disattesa a

causa della miseria nella quale vivevano le famiglie contadine che costringeva tutti al lavoro nei campi fin dalla più giovane età, come è dimostrato dal fatto che l’analfabetismo raggiungeva, particolarmente nelle campagne, percentuali altissime, assai vicine al 100%. Del resto, le autorità governative dell’epoca si preoccupavano di tutto fuorché di farla rispettare, attente com’erano a non venire in conflitto con gli interessi economici della grassa borghesia costituita dai proprietari terrieri, da cui erano lautamente foraggiate, che traeva lautissimi guadagni dallo sfruttamento del lavoro minorile. Per lo stesso motivo nessun controllo veniva esercitato sulle condizioni di lavoro nelle miniere che erano durissime, addirittura inaccettabili secondo gli standard odierni di sicurezza, mentre il rispetto dei diritti umani, dell’infanzia e dei lavoratori, erano pressoché inesistenti. L’orario di lavoro, infatti, poteva arrivare anche a sedici ore giornaliere, e i ragazzi subivano abitualmente maltrattamenti e punizioni corporali se accusati di mancanze di qualsiasi genere o di scarso rendimento senza che alcuno avesse il potere di intervenire in loro difesa. Ai genitori dei ragazzi arruolati come manovalanza nelle miniere veniva corrisposto un pagamento anticipato, che poteva variare da 100 a 200 lire, chiamato “soccorso morto”. In pratica si trattava di un vero e proprio prezzo di compravendita poiché la paga dei carusi era di pochi centesimi al giorno dalla quale veniva dedotto il costo del vitto fornito dal picconiere alle cui dirette dipendenze i carusi lavoravano, chiamato “spesa”, spesso costituito da alimenti di pessima qualità, o addirittura di solo pane, fornito inoltre ad un prezzo esoso. Ai genitori dei ragazzi era quindi praticamente preclusa ogni possibilità di riscatto dei propri figli che divenivano, di fatto, proprietà esclusiva del picconiere che li aveva acquistati e che poteva disporre di loro a suo piacimento. [...] Le condizioni di vita dei carusi hanno trovato larga eco nel passato nella letteratura siciliana. Le descrive ampiamente Giovanni Verga nel racconto “Rosso Malpelo” e ne parla Luigi Pirandello nella sua novella “Ciaula scopre la luna”» [...].

Ancora qualche ulteriore dettaglio a completamento dell’inverosimile “quadro”:

Il duro e malsano lavoro della zolfara rovinava irrimediabilmente la salute dei minatori, specie dei “carusi”, che,

essendo costretti ancora in tenera età a portare pesi considerevoli, presentavano assai spesso uno sviluppo fisico inadeguato alla loro età. Quasi tutti i "carusi" avevano una spalla più bassa dell'altra e la zona della testa, dove veniva appoggiato il carico, era priva di capelli.

Lo sfruttamento dei carusi nelle zolfare e sulle banchine siciliane durò, purtroppo, fino alla metà del '900. Ugo Passinisi riferisce, nel suo saggio:

«Dai verbali dei processi degli anni '50 contro lo sfruttamento minorile, segnatamente di quello celebrato a Lercara in cui era imputato un certo Ferrara, proprietario di miniere della zona, emerge un quadro terrificante di abusi e di violenze, un vero girone dantesco di dannati. Naturalmente in questo processo tutti gli imputati si proclamarono innocenti attribuendo le accuse di malversazioni e di comportamenti illegali alle calunnie dei sindacalisti comunisti o a speculazioni politiche: inutile difesa, smentita dalle dettagliate testimonianze dei carusi e da ben 65 perizie mediche ordinate dal Tribunale a un collegio di medici palermitani».

Ultime malinconiche riflessioni.

Il povero Minicucciu rappresentò un caso più unico che raro. Aveva avuto la fortuna di "spezzare" la catena del "soccorso morto" con l'aiuto dello straordinario equipaggio procidano il cui interessamento aveva indotto il suo "padrone" a mollare la presa anche per non creare una inevitabile pericolosa pubblicità sulle vicende dei "carusi". Ma il "roseo e migliore futuro" guadagnato con la sua liberazione si è infranto tragicamente sugli scogli della lontana Cornovaglia.

Il piccolo Minicucciu riposa ora nella terra di re Artù di cui lui non aveva mai sentito parlare. Possiamo immaginare che altri suoi coetanei più fortunati, mentre lui lavorava come una bestia respirando l'aria malsana delle zolfare o imparava a reggersi in piedi sul ponte del bastimento tra rollio e beccheggio, leggevano nelle loro comode case o in una scuola la cui soglia non aveva mai varcato, le leggendarie imprese di re Artù e dei Cavalieri della Tavola Rotonda. Eppure tutto ciò non era nulla di straordinario: faceva parte di quella vita normale e di quella adolescenza che a un "caruso", prima, e a un "mozzo", poi, era stata negata.



Ex voto Iota

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

Un evento tragico e misterioso segnò la fine del XIX° secolo sul lago Maggiore; per lunghi anni se ne parlò ed ancora oggi nelle ricorrenze talvolta riemerge, sul filo dei ricordi, la triste vicenda della "Torpediniera di quarta classe 19T Locusta".

In queste zone di confine di un'Italia appena nata, zone allora maledette dalla miseria, si perpetuava l'eterna lotta tra guardie e ladri in un gioco delle parti neanche troppo cruento; finché in una notte di burrasca
(Piero Ferrozzi)



IL NAUFRAGIO DELLA 19T LOCUSTA

PIERO FERROZZI

Ai giorni nostri i militari sul lago Maggiore sono presenti con le specializzazioni nautiche di Carabinieri, Polizia e Guardia di Finanza che, con attività che a dire il vero sovente si sovrappongono, si dedicano al controllo della normativa sulla navigazione ed alla sua sicurezza. Negli ultimi anni, prima con sede a Verbania e poi a Solcio di Lesa, anche la Guardia Costiera svolge un utile servizio estivo sul nostro Lago.

La G.d.F. però è stata la prima a mettere a lago delle proprie unità già da fine '800.

All'indomani dell'unità d'Italia dalla fusione degli organismi doganali preunitari scaturì il "Corpo delle Guardie doganali" che nel 1881 venne denominato "Corpo della Regia Guardia di Finanza".

Particolarmente attivi a cavallo della frontiera italo-svizzera in quell'epoca erano i contrabbandieri detti "sfrusitt" (termine dialettale da "naa da sfroos" ovvero andar di frodo) che spesso in questa poverissima area di frontiera trovavano nella faticosa e pericolosa attività di contrabbando l'unica risorsa di sostentamento delle proprie famiglie.

A fine '800, infatti, in tutta la Penisola l'economia era molto povera ed anche in queste zone di confine dalla Valmaggia alla Cannobina e dall'altra parte del lago tra Luino e Maccagno la miseria si faceva sentire.

Per questo il traffico transfrontaliero con la Svizzera era considerato solo parzialmente illecito, era un modo per arrotondare i magri introiti.

La merce trasportata consisteva in caffè e tabacco verso l'Italia e spesso riso che oltreconfine era molto più caro, verso la Svizzera; così facendo entrambi i percorsi erano "attivi".

Alle autorità svizzere questo movimento non dispiaceva anche perché favoriva il fiorire delle fabbriche di sigari e sigarette che nella Confederazione, a differenza dell'Italia, non erano generi sottoposti al monopolio statale.

Il giovane Stato Italiano, invece, tra fine '800 ed inizio del nuovo secolo cercò di arginare il fenomeno creando lungo tutto il confine una rete di controllo affidata al Corpo della Regia Guardia di Finanza.

Sulle acque del lago Maggiore il nuovo servizio prese avvio nel 1892 ed i risultati non furono risolutivi, ma essenzialmente di deterrente; era la classica guerra tra poveri nella quale il povero finanziere spesso del sud rincorreva il povero contrabbandiere

senza avere gli appoggi e la conoscenza del territorio nel quale l'avversario si muoveva agilmente e metteva in atto sempre nuove astuzie.

A tal proposito, anche se riferito a qualche decennio successivo, è curioso l'impiego per il trasporto di merce di



-L'alto lago Maggiore teatro dei fatti raccontati in queste pagine-

contrabbando di un piccolo sommergibile, ora conservato al Museo delle Dogane Svizzere di Lugano.

Ritrovato abbandonato sulle rive del lago Maggiore ticinesi del Gambarogno, il mezzo la cui foto è di lato riprodotta costituisce già una importante evoluzione di quello nel disegno successivo.

Questo infatti si muoveva con un rivoluzionario, per i tempi motore elettrico, alimentato da batterie.

La didascalia esposta nel museo dice :

Con questa specie di “sottomarino”, i contrabbandieri trasportavano grandi quantità di salame (sich?), riso, sigarette e pellicce. Il timoniere sedeva a pelo d’acqua e comandava un silenzioso motore subacqueo. La merce di contrabbando era disposta orizzontalmente lungo l’intera superficie di carico dell’imbarcazione, che emergeva appena dall’acqua. Nel 1947 i contrabbandieri l’hanno abbandonata per ragioni sconosciute.

Non sono invece rimasti esemplari del mezzo riprodotto nel disegno qui a lato. Si tratta del progenitore del precedente mosso però a pedali



-Sommergibile contrabbandiere a propulsione elettrica-



-Lo schema operativo del mezzo che appare invero di funzionalità piuttosto improbabile-

Fu proprio nell’892 con l’avvio di questo servizio di vigilanza di frontiera che il Corpo G.di F. ebbe l’occasione di rimpiazzare le obsolete barche a remi ed a vela chiamate “Scorridore” di cui erano dotati i vari distaccamenti con piccole torpediniere cedute dalla Regia Marina.

Nel 1883 la Regia Marina aveva acquistato dieci torpediniere nei cantieri londinesi Thornycroft.

Denominate “Torpediniere costiere di quarta classe” erano destinate ad essere imbarcate sulle Navi da Battaglia per essere calate a mare allo scopo di ampliarne il raggio d’azione; si rivelarono inadatte a tale impiego e furono quindi cedute dalla Regia Marina alla Regia G.d.F per i compiti sopra descritti.



-La Torpediniere costiera di quarta classe 19T Locusta sul lago Maggiore in una immagine dei primi anni 80 dell'ottocento- - Immagine prelevata dal romanzo "Pattuglia senza ritorno" di Elio Motella-

Due di esse, “Locusta 19T” e “Zanzara 21T”, furono dislocate a Cannobio sul Maggiore.

La “19T Locusta” che all’origine era dotata di siluri e, dapprima destinata alla Corazzata “Duilio”, quando giunse sul lago era stata privata dei tubi di lancio ed attrezzata con un potente riflettore per la ricerca notturna.



*-Le uniformi della Regia Guardia di Finanza "ramo mare" tra il 1881 ed il 1886-
-Da una tavola di G.Bassi prelevata dal romanzo "Pattuglia senza ritorno" di Elio Motella-*

Era lunga m. 20,12, larga m. 2,44 per un'immersione di m.1,34 ed un dislocamento di 16 ton.

Grazie al suo apparato motore a vapore da 150 HP poteva raggiungere la ragguardevole velocità di 20 nodi più che sufficiente per i compiti assegnatili.

Era armata con un cannoncino a ripetizione e l'equipaggio misto G.d.F. e Regia Marina, era variabile da dieci a quindici uomini.

La cessione di queste imbarcazioni dalla Regia Marina alla Regia Guardia di Finanza per l'impiego sulle acque interne avvenne evidentemente nella presunzione che le condizioni nautiche sui laghi fossero molto più tranquille che in mare, ma questo non sempre è vero soprattutto in ragione della imprevedibile e repentina mutazione delle condizioni sui laghi nel caso specifico aggravate dalla insufficiente stabilità di forma e bassissimo bordo libero di questi natanti.

La riprova di ciò si ebbe nella notte tra 8 e 9 gennaio del 1896 quando la 19T fu protagonista di uno degli episodi più misteriosi della storia nautica del lago Maggiore: semplicemente sparì col suo equipaggio senza lasciare alcuna traccia.

Il tempo era buono quella sera quando la 19T salpò dalla propria base di Cannobio sulla sponda ovest dell'alto lago per perlustrare la linea di confine Cannobio-Maccagno-Pino sul lago Maggiore.

L'equipaggio era composto da otto marinai della Regia Marina e quattro guardie di finanza.

Partirono da Cannobio anche il Comandante del reparto di confine della Finanza ed un elettricista della Marina che avevano chiesto un "passaggio" per delle verifiche al valico di Piaggio Valmara e lì erano sbarcati; fu la loro salvezza.

Le cronache dell'epoca riportano:

"cielo sereno e lago calmo, con una fredda brezza spirante da nord dalla vicina Svizzera".

L'equipaggio al completo. Dodici, a bordo: otto marinai della Regia Marina e quattro guardie di Finanza. Durante la notte sul lago, all'improvviso, il tempo mutò: con la subitanità che conosce chi naviga sul lago, si alzò un impetuoso vento di tramontana con raffiche di eccezionale portata, le acque divennero agitate, le onde andarono via via alzandosi e, verso mezzanotte, i paurosi nuvoloni neri furono squarciati da lampi irrefrenabili e la tempesta perfetta si scatenò.

Non è possibile sapere cosa successe a bordo della "Locusta", ma si può supporre che abbia cambiato rotta per prendere l'onda al giardinetto cercando riparo verso la vicina riva lombarda.

Da Cannobio, preoccupati, al Comando G.d.F. si scrutava il lago ed il faro di ricerca della torpediniera venne avvistato per l'ultima volta poco dopo la mezzanotte del 9 gennaio 1896.

Da terra si aguzzava lo sguardo verso quel buco nero per come appariva il lago nell'imperversare degli elementi, ma nulla, non si vide più nulla.

Anche ai ripetuti richiami visivi e sonori non ci fu risposta ed in gran fretta venne recuperato l'equipaggio e subito fatta uscire la torpediniera-gemella la "21T Zanzara".

Le ricerche minuziose si protrassero a lungo; verso mattina intanto la furia del vento era andata calando e con essa un po' alla volta si calmava il lago. Ciò favorì le perlustrazioni tra Cannero e Cannobio sulla sponda piemontese e fra Maccagno e Pino su quella lombarda, ma non fu trovato alcunchè, non un relitto, non una macchia d'olio, nulla.

Il lago aveva semplicemente inghiottito la 19T con tutte e dodici le sue giovani vite.

Il lago è una comunità di genti con comuni interessi e come trasportato dalle onde o sospinto dal vento ciò che succede a nord rapidamente arriva di bocca in bocca a sud e viceversa.

La notizia si distese da un capo all'altro del lago e tenne banco per lungo tempo tra i naviganti con mille congetture; un'onda particolarmente impetuosa presa al traverso che l'aveva rovesciata? oppure che aveva invaso la sala macchina dagli osteriggi colpevolmente rimasti aperti spegnendo i fuochi? senza la potenza dell'elica la nave ingovernabile era restata in balia della tempesta! un'esplosione della caldaia? Il mistero restò e resta irrisolto.

Nel maggio 1976, su iniziativa dell'Ufficio Storico della G.d.F., furono condotte ricerche con l'ausilio di apparecchiature allora all'avanguardia, ma senza risultato alcuno.

Anche il famoso esploratore Jacques Piccard con uno dei suoi batiscafi negli anni '80 del '900 compì dei sopralluoghi e dopo qualche anno la M.M.I., basandosi sulla ricostruzione delle possibili rotte, effettuò delle ricerche.

Tutto inutile.

Tra gli scopi, oltre a dare sepoltura agli improbabili resti, c'era quello di recuperare la 19T e destinarla ad un museo navale come unico esemplare rimasto .

Ancor oggi, ad oltre 120 anni dal tragico evento, a riprova di quanto la vicenda sia rimasta nell'immaginario collettivo della gente del Lago, periodicamente ,in occasione di commemorazioni, qualcuno lancia, oltre alla rituale corona di fiori a lago, l'idea di cercare e recuperare la Locusta.

Sulla vicenda, liberamente romanzato, fu scritto un libro dal titolo "Pattuglia senza ritorno" di Elio Motella.

Questa attività di ricerca è in parte riportata, in appendice a questo libro, dal M/llo Aiutante di mare Michele Cassano che nel 1996, in qualità di C/te della Sezione Operativa Navale Guardia di Finanza Lago Maggiore, coordinò le operazioni:

omissis.....la telecamera fissata sul robot non riusciva ad inquadrare una parte molto ampia...purtroppo l'oscurità ed il profilo irregolare della roccia sommersa non permettevano una ricerca capillare... fu inquadrato di tutto cartelli stradali molto datati, una lavatrice, una scala a pioli in ferro battuto e perfino un vecchio vagone ferroviario, ma della *Locusta* niente!

Ricorda sempre il M/llo Cassano che:

...dieci anni più tardi nel 2006 un gruppo di sommozzatori specializzati nel settore recuperi marini provenienti dal lago di Garda ci riprovò con analoghi risultati. Non si trovò nulla.

Il M/llo conclude il suo racconto :

Da allora mi sono sempre chiesto se, a distanza di tanti anni dalla tragedia, ci sia qualcuno veramente interessato al recupero di ciò che le acque del lago "gelosamente" custodiscono....se sia il caso di cambiare il ricordo che la città di Cannobio, la Marina Militare e la Guardia di Finanza hanno di questo funesto evento che il tempo ha reso, nella sua tragicità, quasi... magico.

L'incertezza riguardo il luogo del naufragio e la fanghiglia del fondo che dopo tanti anni ha sicuramente ricoperto lo scafo, hanno fatto del lago Maggiore la liquida tomba di quello sventurato equipaggio.

In memoria dei dodici della Locusta è stato posto in riva al lago un monumento con un timone ed una pietra coi nomi delle vittime.



-Il monumento sul lago nei pressi di Cannobio in memoria dei dodici della Torpediniera LOCUSTA-

Sofra Giovanni	Capotimoniere di 2° classe della Regia Marina	nato 17 aprile 1863 a Palermo
Da Pozzo Anselmo	Macchinista di 2° classe della Regia Marina	nato 5 maggio 1869 a La Spezia
Bracco Anselmo	Macchinista di 3° classe della Regia Marina	nato 5 gennaio 1875 a La Spezia
Merello Salvatore	Fuochista scelto della Regia Marina	nato 15 marzo 1872 a Sanpieroarena (GE)
Bonanni Girolamo	Fuochista scelto della Regia Marina	nato 29 ottobre 1872 a Riomaggiore (SP)
Dozio Enrico	Torpediniere elettricista della Regia Marina	nato 2 maggio 1876 a Milano
Pipitone Michele	Marinaio scelto della Regia Marina	nato 21 agosto 1872 a Pozzallo (SR)
De Napoli Carlo	Marinaio della Regia Marina	nato 16 gennaio 1872 a Cosenza
Franchini Giacomo	Maresciallo di mare della G.d.F.	nato 5 settembre 1851 a Dolo (VE)
Macchetta Francesco	V. Brigadiere di mare della G. di F.	nato 5 settembre 1861 a Mirandola (PV)
Gioachini Giuseppe	Guardia di Finanza di mare	nato s.d. a Osimo (AN)
Zuffa Alessandro	Guardia di Finanza di mare	nato s.d. [ma 1868] a Canaro (RO)



Da un vecchio "Annuario Generale Illustrato della Marina Mercantile Italian- 1924-1925" il nostro topo ha tirato fuori una storia che serve a ricordare quanta genialità hanno sempre avuto gli italiani e, "nemo profeta in patria", con quanto ritardo viene riconosciuta in Italia.

GLI ELEVATORI MENADA

Il continuo aumento di dimensioni e di velocità dei piroscafi porta, per conseguenza, un grande aumento di consumo di combustibile. Nasce da tal fatto la necessità, specialmente per i vapori delle grandi Linee Transatlantiche, di imbarcare nei porti intermedi forti quantità di carbone. Ma è necessario che ciò sia fatto nel modo più pronto e col minimo disturbo per i passeggeri: quindi il vecchio metodo d'imbarcare il carbone con ceste e sacchi non corrisponde più ai bisogni attuali, specialmente per le navi a vapore di lusso.

Questo problema, imponentisi alle grandi Compagnie di Navigazione ogni giorno di più, già sino dai primi anni del 1900, richiamò l'attenzione di un vecchio lupo di mare, ligure-piemontese, il capitano Emilio Menada (foto), nato a Valenza Po e poi vissuto per più di due terzi della sua vita tra le brume e le tempeste degli Oceani e per il resto nel fervore dei traffici di Genova, madre delle navi.



Il capitano, oggi commendatore Emilio Menada, avendo più di una volta dovuto subire i danni e le noie delle lungaggini del carico del carbone con

le coffe e i sacelli, studiò accuratamente il problema e preparati disegni e progetti nel 1909 fece costruire dal cantiere di Muggiano a Spezia una speciale chiatta ad elevatori della quale egli prese il brevetto.

Finita la costruzione del primo elevatore, e riuscite ottimamente le prove, la Società Senegal ne fece costruire altre cinque e immediatamente le mise in servizio in un porto di transito attivissimo, quello di Dakar sulla costa occidentale dell'Africa Equatoriale, porto a cui debbono quasi per forza fare scalo tutti i piroscafi che dal Mediterraneo vanno nell'America del Sud.

Il successo di questi elevatori fu e continua ad essere tale in quel porto, che essi dovettero a tutt'oggi essere raddoppiati e la Società Senegal, di cui è magna parte il Comm. Menada, ha a Dakar impianti veramente ammirabili i quali - e tutta la stampa italiana ne fu piena or non è molto - suscitarono l'ammirazione e le più vive congratulazioni ai direttori da S. A. Reale il Principe Ereditario, Umberto, Principe di Piemonte, allora che nel suo viaggio trionfale nell'America del Sud, fece la sua prima tappa di viaggio e l'ultima degli antichi continenti nel porto di Dakar, nel mese d'agosto del 1924.

Ecco quali sono i vantaggi che possono dare ed effettivamente danno le chiatte elevatrici Menada:

- 1) Esse possono trasbordare qualsiasi qualità di carbone grosso, quale quello che usualmente s'imbarca nei porti carboniferi del Canale di Bristol;
- 2) Le chiatte possono imbarcare contemporaneamente il carbone in tutti gli sportelli disponibili fuori bordo dei piroscafi;
- 3) Imbarcando il carbone in tutti gli sportelli disponibili, si divide il lavoro fra essi. Viene quindi facilitato lo stivaggio del combustibile, permettendo l'impiego di un numero sufficiente di stivatori ad ogni sportello, in modo da ottenere un pronto stivaggio, che è generalmente l'operazione che fa perdere il maggior tempo ai piroscafi. Infatti con gli elevatori Menada, un grande numero di vapori, specialmente quelli che si possono attraccare a quattro pontoni contemporaneamente, hanno imbarcato e aggiungiamo "stivato" da 250 a 300 tonnellate all'ora;
- 4) Tutto il carbone può essere imbarcato dagli sportelli fuori bordo, invece di fare ciò sopra coperta. Ciò evita l'ingombro e l'insudiciamento con la polvere del carbone della coperta, la quale rimane libera e pulita per i passeggeri.

A tutto oggi furono costruiti in Italia i seguenti elevatori Menada:

- 4 per la regia Marina che se ne servì durante la guerra europea per il rifornimento di 11 navi nei porti di Taranto

e Brindisi;

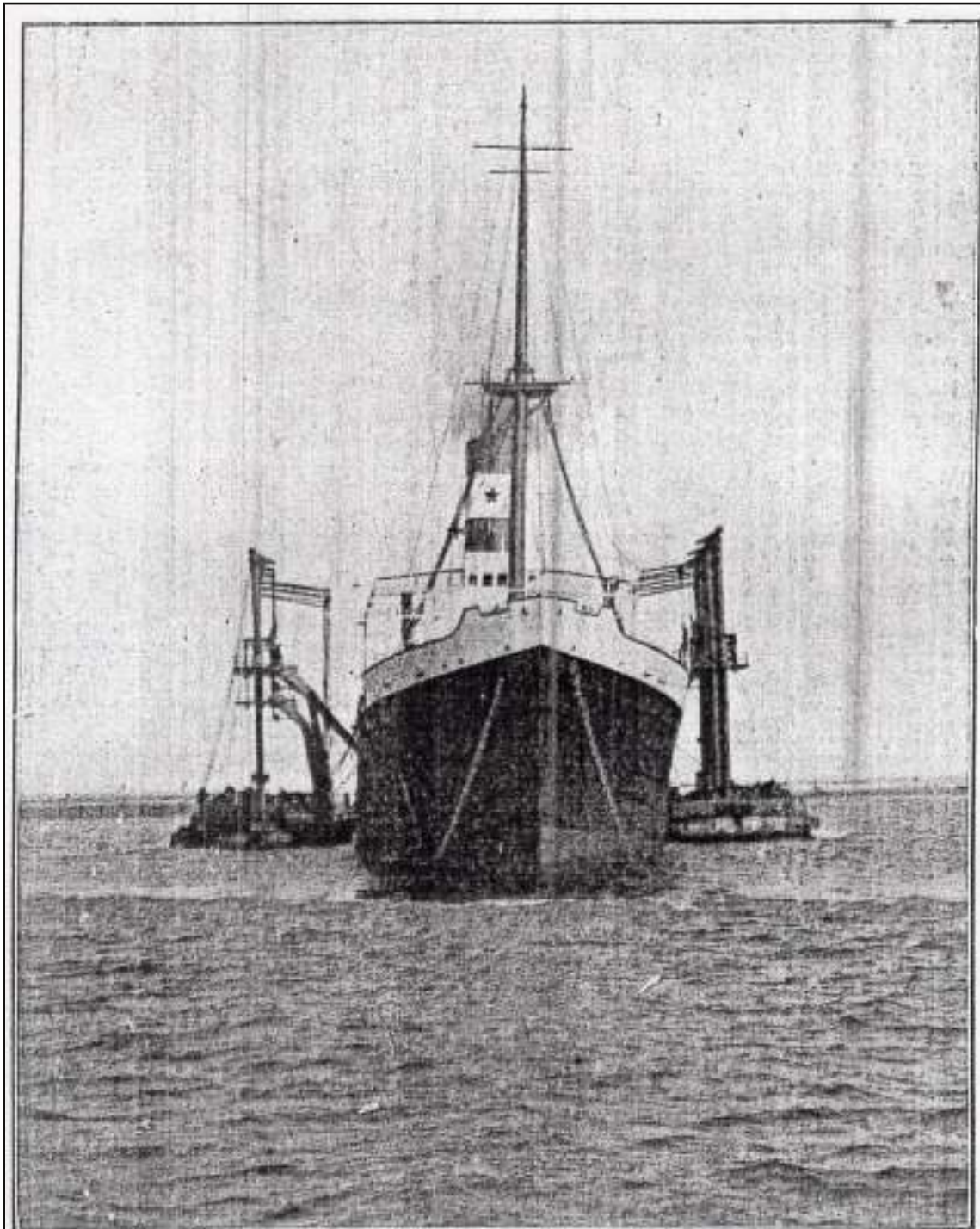
-1 per la Compagnie Transatlantique de Le Havre, e serve nel porto di Le Havre per il rifornimento dei grandi piroscafi di questa importante Compagnia;

-8 per conto della Navigazione Generale Italiana che li mandò nel porto di Buenos Aires al suo deposito carboni;

-12 finalmente per la Senegal (Société d'Approvisionnement, con sede in Parigi) che funzionano nel porto di Dakar. Un totale insomma di 25.

Dal 1910 a tutt'oggi, a Dakar, per mezzo degli elevatori "Menada", furono imbarcati sui piroscafi colà di passaggio ben 1.895.000 tonnellate di carbone.

Anche questa che registriamo è una vittoria del genio e dell'iniziativa italiane, ed è un vero compiacimento il poterlo registrare in un Annuario della Marina Mercantile Italiana; e però non fa altrettanto piacere di ricordare che questi elevatori dovettero, prima di essere adottati in Italia, vincere la loro prova all'estero, di dove poi a poco a poco furono riconosciuti anche degni di servire in patria.



Gli Elevatori Menada operanti nel porto di Dakar.

PIONIERI DELLO YACHTING IN ITALIA

In questo giro d'Italia alla ricerca di quelli che sono stati nel nostro Paese i pionieri dello yachting siamo partiti da Genova, poi Napoli, ora Trieste e poi Palermo. Non pretendiamo di essere depositari di nessuna verità assoluta, ma questa ci sembra la strada giusta tra le storiche "capitali" della Vela nazionale. Per "pioniere dello yachting" si deve intendere un personaggio, soprattutto dirigente, che grazie alla sua incessante e fervente opera ha contribuito allo sviluppo del movimento velico in Italia.

Il Cavaliere CARLO STRENA

a cura di PAOLO RASTRELLI

Il triestino Carlo Strena (1897/1953) va ricordato come uno dei più noti dirigenti della vela agonistica italiana. Appassionato ed abile velista, dinamico organizzatore e propagandista di regate d'ogni genere ed in ogni luogo, fecondo scrittore e giornalista sportivo assieme a Bruno Pangrazi, con il quale fondò il bollettino sociale che poi divenne la grande rivista italiana "Vela e Motore". Nel 1927 è uno dei primi a costituire una Federazione Adriatica della Vela, e poi la Federazione Italiana Vela e fu anche membro dei suoi direttivi, nonché giudice internazionale all'Olimpiade del 1936 a Kiel nella quale venne conquistata la prima Medaglia d'oro della Vela italiana con l'imbarcazione 8 metri Stazza Internazionale "Italia". Non vi è alcun dubbio che la sua presenza in Giuria abbia avuto una parte determinante nella soluzione della complessa vicenda che fece seguito alle regate.

Per ricordare la sua pionieristica attività sportiva nella Classe Star, di cui fu tra i fondatori della Flotta di Trieste, si segnala la partecipazione nel 1937 (7/11 luglio) alle Regate Internazionali di Parigi sulla Senna in equipaggio con Pino Machne.

"Per anni ed anni Carlo Strena fu uno dei personaggi dell'Adriaco, della vela italiana e anche di quella internazionale; e fu grazie alle sue tantissime iniziative che l'Adriaco dovette il suo progredire. La sua scomparsa fu una grave perdita e a lui è dovuto ricordo e riconoscenza".



(Da sinistra) Il Capo dell'Ufficio Generale delle Olimpiadi Cap. Corvetta Cruseman, il Capo dell'Ufficio Propaganda e Stampa Cap. Corvetta Mohr ed il membro italiano della Giuria d'appello Cav. Carlo Strena.

CARLO STRENA nel ricordo di Roberto degli Uberti

Ci siamo conosciuti or sono 23 anni al Salone Nautico della Fiera di Milano nel 1930. Un incontro, a dire il vero, non troppo amichevole perché in veste di concorrenti. Le cose andarono così: quando nel Salone dell'anno precedente uscì il primo numero di "Motonautica" creata apposta per appoggiare quel risveglio industriale che si affiancava al risveglio sportivo in campo nautico, ignoravamo la esistenza di un'altra pubblicazione nautica italiana, la "Vela e Motore" di Trieste, che contava allora già 6 anni di vita, ristretta però all'ambito triestino. Quando ne venimmo a conoscenza

non ce ne preoccupammo, troppo essendo la differenza tra le due pubblicazioni. Ma nell'anno successivo, appunto durante il Salone, dovemmo preoccuparcene perché i nostri agenti di pubblicità si scontrarono con un produttore della "Vela e Motore" che poteva offrire dei prezzi molto inferiori ai nostri, data appunto la diversità delle pubblicazioni. La nostra era una rivista in grande formato, carta di lusso, numeri di quasi 100 pag., ecc. mentre l'altra era poco più di uno smilzo bollettino. Ed un giorno, al Salone me ne venne indicato il Direttore. Così ci incontrammo, naturalmente come possono incontrarsi due persone per bene animate da una stessa passione: il mare.

Passò un altro anno durante il quale ognuno continuò per la sua via; ci incontrammo ancora in alcune manifestazioni e mentre noi che non potevamo, certamente trascurare Trieste cercavamo invano di procurarci un buon corrispondente dalla città di San Giusto e da tutta la regione, Strena, con gli scarsi mezzi a sua disposizione e con altri impegni, guardava con una certa invidia dalla parte nostra. Era fatale che dovessimo accordarci. Ottenute dai dirigenti dell' Editrice le necessarie facoltà, con una mia gita a Trieste tutto venne definito e nel Febbraio 1932 si pubblicava l'ultimo numero di "Vela e Motore" che era allora nel suo nono anno e nel marzo usciva "Motonautica - Vela e Motore" con una testata che alcuni criticarono, ma che non poteva non esser tale perché nessuno butta via la testata di una pubblicazione che si è già fatta un nome. E difatti, quando per ragioni di vario carattere sparì dalla nostra copertina la parola "Motonautica" ci fu chi se ne appropriò immediatamente sfruttando il nostro ventennale lavoro. E dal marzo 1932 al febbraio 1953, per 21 anni senza il più piccolo screzio si svolse la nostra unione e, crediamo con la maggiore soddisfazione di tutti i motonauti e dei vessilli italiani e dei sodalizi che li disciplinano e che hanno trovato su queste pagine ogni appoggio.

Mai e poi mai io avrei creduto che la nostra unione con Carlo Strena potesse cessare. Toccava al sottoscritto di cinque lustri più anziano ad andarsene prima. L'ultima volta che ci eravamo incontrati a Gargnano del Garda per la "100 miglia", non avrei mai potuto lontanamente supporre che pochi mesi dopo avrei dovuto, su queste pagine tanto care a Lui quanto a me, annunciare ai nostri lettori che il 6 Febbraio era improvvisamente deceduto in treno

mentre da Trieste si recava a Bari per l'assemblea dell'U.S.V.L. Una vera morte sul lavoro, ed Egli che, certamente, doveva sapere ciò che noi ignoravamo non aveva esitato ad affrontare il lungo viaggio per non mancare alla riunione.

Le lunghe trasferte non avevano mai impressionato Carlo Strena che partì alla volta di Bari e nello stesso viaggio, con una breve sosta a Rimini, si sarebbero gettate le basi per la prossima Regata Adriatica. Contemporaneamente avrebbe però dovuto venire anche a Milano per una riunione del Consiglio Direttivo della Federazione Motonautica Italiana.

La Parca aveva però deciso altrimenti: il viaggio fu interrotto a Forlì ed in quell'ospedale, assistito da alcuni amici velisti Carlo Strena passò nel mondo dei giusti.

Non solo per noi la perdita è grave e dolorosa ma specialmente lo sarà per l'Adriaco al quale si può dire che aveva data tutta la sua vita.

(R.d.U su "Vela e Motore, febbraio 1953)



Il vicepresidente dell'Adriaco avv. Bruno Pongrazi, con la sua fedele macchina fotografica, e il Segretario del Gruppo stesso cav. Carlo Strena, i due valorosissimi e infaticabili organizzatori, vera e propria pattuglia di punta dell'attività velica italiana. (Foto Scarpa).

RICORDO DI *Luigi Lang*

una pietra miliare nella storia dello yachting italiano



Luigi Lang (1939-2019) nasce a Milano ed anche “per tradizioni di famiglia, è stato da sempre appassionato di mare e di yachting, Socio fondatore dell’A.I.V.E. (Associazione Italiana Vele d’Epoca) ne ha assicurato la segreteria generale per oltre venti anni fino al 2007; è stato anche segretario generale del C.I.M. (Comitè International de la Méditerranée). In queste vesti è stato uno dei responsabili dello sviluppo e della grande stagione delle regate dello yachting classico nel Mediterraneo. Queste esperienze gli hanno permesso di acquisire un’esperienza importante nella storia delle stazze e nella realizzazione del Regolamento di stazza del C.I.M. per gli yacht d’epoca e classici”.

La sua instancabile opera di storico, autore e promotore di libri e monografie sulle classi veliche internazionali e nazionali, sulle barche più famose e sui cantieri, costituisce un impareggiabile patrimonio per la storia e la cultura dello yachting in Italia che con Lui, possiamo tranquillamente affermare, si è messa sullo stesso piano delle nazioni più progredite in materia, come Inghilterra e Francia.

Avevo conosciuto Luigi Lang una decina di anni fa. In occasione di una Sua venuta a Napoli per le regate delle Vele d’Epoca organizzate dal R.Y.C.C. Savoia era stato in visita al “Centro Studi Tradizioni Nautiche” della LNI. Il 19 febbraio scorso sono stato a Genova per incontrare Luigi. Stavamo portando avanti un progetto culturale, da Lui ideato, per mettere in sinergia i Centri Studi dello Yacht Club Italiano e quello di Napoli della Lega Navale Italiana. Abbiamo passato due intense giornate di lavoro ed abbiamo avviato un interessante progetto al quale già stavamo lavorando reciprocamente. Un’operazione meritoria in un campo troppo trascurato, quello della cultura dello yachting, che finalmente in Italia emette un anelito di vita. Adesso che prematuramente ci ha lasciati speriamo che nessuno, anche per onorare la Sua memoria, vorrà fermare l’iniziativa. **(Paolo Rastrelli)**

LUIGI LANG NEL RICORDO DI LUIGI MAGLIARI GALANTE.

Un po’ perché aveva il mio stesso nome, un po’ perché aveva un cognome ‘strano’, Lang, all’età di dieci anni, mi risultava sufficientemente esotico da permettermi di essere inserito in quelle persone che, a distanza di parecchi anni, ti rimangono nella testa. Luigi e Laura, sua moglie, erano amici degli amici dei miei. In casa mia si parlava solo e preferibilmente di cavalli, ed io, che sapevo che i Lang ‘avevano una barca’, sotto, sotto li invidiavo un po’. Da milanese che il mare, appunto, se lo sognava di notte.

Per vie diverse, a quel mare ci sono arrivato anche io, con quel nome legato ai miei ricordi di infanzia, che balenava nelle circostanze più diverse, sfogliando un libro sui 12 Metri, avendo a che fare con l’Associazione Italiana Vele d’Epoca, di cui è stato socio fondatore e Segretario Generale per oltre vent’anni, carica analoga anche all’interno del CIM - Comitè International de la Méditerranée. Insomma, un’autorità nel mondo delle barche d’epoca. Un settore cui tanto ha dato e ugualmente ricevuto.

Negli ultimi anni, la vita gli aveva assestato qualche colpo basso, ma lui non aveva mollato di un centimetro. Negli ultimi anni, e qui le circostanze della vita me lo hanno fatto incontrare nuovamente, ritrovo lui e Laura nella biblioteca del club. Nessuno di noi ‘ha più la barca’, ma la passione, quella sì, è uguale. Mi faccio riconoscere, nonostante la barba bianca e il fatto che non mi vedessero da quasi 40 anni, e ho così modo di apprezzarlo da vicino, di vedere da un’angolatura differente tutto il grande lavoro che stava facendo, metodico e pignolo, nella riorganizzazione di tutta quella mole di fotografie, documenti e volumi che costituiscono uno dei grandi patrimoni del Club.

A lui dobbiamo la nascita e l’organizzazione del Centro Studi del Club che proprio negli ultimi anni aveva ordinato e digitalizzato gran parte dell’archivio del YCI. Negli ultimi mesi aveva ‘preso di mira’ la biblioteca con un grande lavoro di organizzazione dei volumi e aveva quasi ultimato un indice di tutto ciò che era presente in biblioteca.

L'ultima mail che ho ricevuto dal mio omonimo è di circa due giorni fa: avevamo in animo di pubblicare sui nostri social alcuni stralci ed estratti dai nostri libri più importanti. Era a mio avviso un'ottima idea e gli ho risposto che ce ne saremmo dedicati dopo Pasqua. Non abbiamo fatto in tempo.

Ma cerco di rimediare da qui, ora, con due righe da un volumetto del 1894 dal titolo - guardacaso - il Filonauta.

"L'uomo primitivo, provveduto abbondantemente dalla natura e di limitate esigenze, s'abbandonava più che l'isterico d'oggi, alla contemplazione interna di sé medesimo, trasportato dall'io che si manifestava, ricevendo e sviluppando illimitatamente le influenze dell'ambiente che lo circondava. E in uno di codesti inconsci rapimenti dell'animo inventò la navigazione, e la inventò per passatempo e curiosità."

FAIR WINDS LUIGI (Luigi Magliari Galante) (da sito: www.yachtclubitaliano.it)

Qualche giorno dopo la fine di Luigi Lang è giunta al "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE" la seguente lettera con il testo della convenzione sottoscritta da YCI e CSTN.





Dipinto ex voto – Repatta G.B. (1796), Naufragio di un veliero colpito da un fulmine – Albissola Superiore.