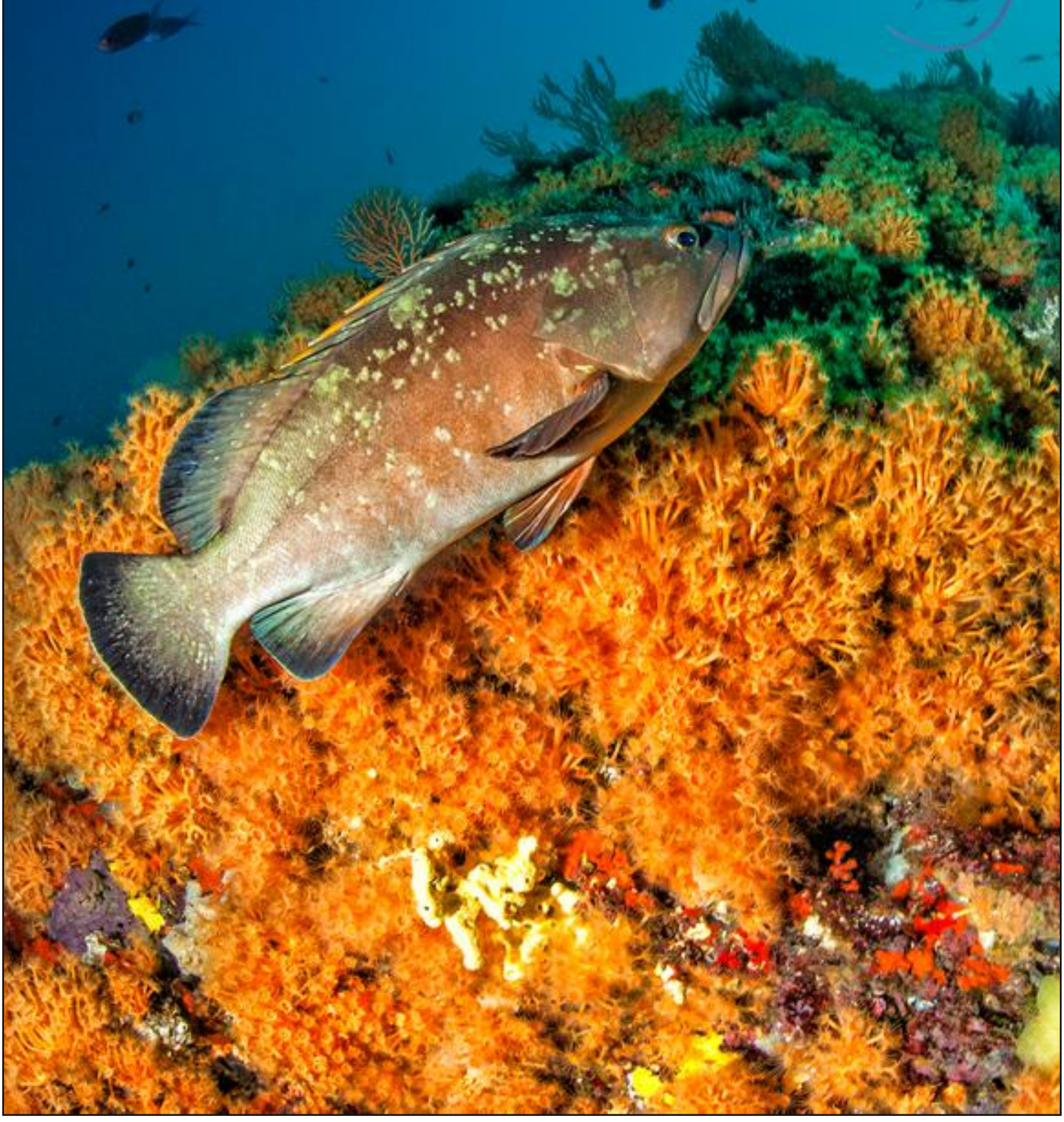
Notiziario CSTN

GENNAIO 2023
N° 125



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it — *LEGA NAVALE ITALIANA*

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

ANNO XII - N° 125 — NOTIZIARIO ON-LINE — gennaio 2023

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- IL Porto di Girgenti ..... pag. 2
- Una vela italiana . . . . pag. 7
- L'Aquila solitaria ..... pag. 13
- Maris Stella IV (parte III e fine) ..... pag. 20
- Omero geografo ..... pag. 25
- Bucintoro a Torino ..... pag. 30
- Storia del Canottaggio ..... pag. 33
- Pond yachts ..... pag. 36
- Libri in vetrina/Perfetto navigatore ..... pag. 38

EDITORIALE

Con questo centoventicinquesimo numero il nostro amato NOTIZIARIO CSTN entra nel suo dodicesimo anno di vita. Tanto impegno, tanta fatica, ma anche tante soddisfazioni a cominciare dalle firme di assoluto prestigio che ci hanno collaborato e ci collaborano alla diffusione della rivista che raggiunge molte migliaia di nominativi in Italia e all'estero.
Il patrimonio librario della nostra biblioteca si è ulteriormente incrementato grazie ai tanti donatori che continuano ad inviarci materiale, ma soprattutto grazie al contributo del Ministero della Cultura che ci ha consentito l'acquisto di 204 nuovi volumi. In virtù della convenzione in essere con l'Università "L'Orientale" di Napoli abbiamo ricevuto da parti di studenti tre richieste per effettuare stage formativi presso il "Centro Studi" che stiamo programmando.
Nel 2023 il "Centro Studi" compirà il 25° anno dalla fondazione. Intendiamo festeggiarlo adeguatamente e per questo stiamo organizzando manifestazioni culturali ed eventi speciali.
Con gli auguri più calorosi a tutti i Lettori per il Nuovo Anno auguriamo . . .LUNGA VITA AL "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE" e al suo "NOTIZIARIO CSTN".

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto in copertina: "Meraviglie del mondo sottomarino. Una magnifica Cernia, immobilizzata dal flash del sub, mostra la sua livrea quasi perfettamente mimetizzata sullo sfondo di uno scoglio sommerso ricoperto di coralligeno."

Hanno collaborato: ***Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Mario Rastrelli, Claudio Ressmann, Pio Salzano, Emilio Somma, Paolo A. Timossi.***

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

IL NOTIZIARIO È SU Instagram COME @Tradizioninautiche

Nel suo viaggio nella storia dei porti del Regno delle Due Sicilie, Antonio Formicola questa volta ci porta a Porto Empedocle l'antica Girgenti, nella parte meridionale della Sicilia, intitolato al noto filoso greco Empedocle, padre della retorica, che visse ad Agrigento nel V secolo a.C..

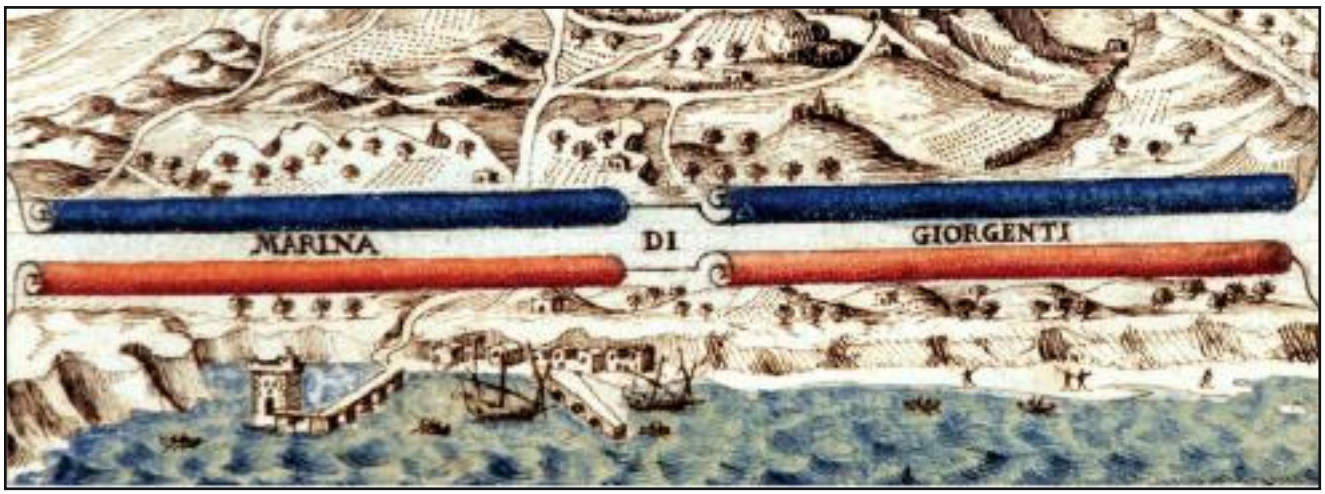
PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI GIRGENTI

(oggi Porto Empedocle)

ANTONIO FORMICOLA

Nel XV secolo l'approdo di Girgenti, anche se abitato da uno sparuto gruppo di pescatori, già era ritenuto il migliore e il più importante caricatoio della Sicilia, sbocco a mare degli abbondanti prodotti cerealicoli dell'entroterra agrigentino. Nel 1554 il viceré spagnolo don Giovanni Vega, per ordine del sovrano Carlo V, vi fece riedificare una grossa torre di guardia per la difesa del borgo dalle frequenti scorrerie dei pirati saraceni. All'epoca l'approdo era costituito da due brevi moli affiancati: uno detto della "*Foriera*" e l'altro chiamato "*Carricatore*". C'è da specificare che l'approdo di Girgenti era l'unico che aveva un gettito a beneficio dell'erario poiché tutti gli altri caricatoi siciliani erano gestiti da privati.



1 - Marina di Giorgenti (1677). In questo dipinto sono ben visibili i due moletti: "Foriera" e "Carricatore". G. Merelli, disegno acquerellato (1677), Torino, Biblioteca Reale.

Nella prima metà del XVIII secolo erano numerose le imbarcazioni che caricavano centinaia di tonnellate di grano destinate alle città di Napoli, Livorno, Genova, Barcellona e Cadice, senza che vi fosse, ancora, un adeguato approdo. Fu il vescovo Lorenzo Gioeni, nel marzo del 1746, a proporre a Carlo di Borbone la costruzione di un nuovo molo per Girgenti presentando al Sovrano un progetto delineato dell'ingegnere maltese Gelfo. Il nuovo porto, si sarebbe dovuto costruire con i fondi della chiesa agrigentina, la quale sarebbe rimasta, poi, proprietà dell'approdo ricavandone un gettito imponendo dei balzelli ai bastimenti. (**1**)

Il Re condivise l'opera ma preferì inviare in loco due suoi tecnici: il matematico Geronimo Settimo e l'ingegnere militare Salvatore Savalza. Costoro, fatti i dovuti sopralluoghi e scandagli, comunicarono al Sovrano un progetto con allegata relazione nella quale si affermava di: "*... potersi piantare (il molo N.d.A) con assai maggiore accerto in altro sito cominciando dalla parte di fuori del forte, ossia Torre, con il prolongare il primo braccio fino a canne dugento per scirocco con la declinazione di cinque gradi verso levante e volendo*

minorare la spesa…. potrà farsi lungo questo braccio canne centottanta con tirare poi a traverso del primo per grecale altro braccio di canne cinquanta nel quale modo viene a coprirsi il molo interamente dalli scirocchi e levante". (**2**)

La costruzione del nuovo porto, progettato dall'ingegnere Savalza (**3**), si sviluppò in due periodi. Tra il 1749 ed il 1751 ebbe luogo il restauro della Torre a mare e la realizzazione di un primo tratto di molo, in direzione sud-ovest. La spesa sostenuta per eseguire i suddetti lavori, terminati il 31 agosto del 1751, fu di Ducati 15.705. (**4**)

2 - Pianta del nuovo molo di Girgenti progettato dall'ingegnere militare Salvatore Savalza nel 1748. Archivio di Stato di Napoli, Sez. militare.

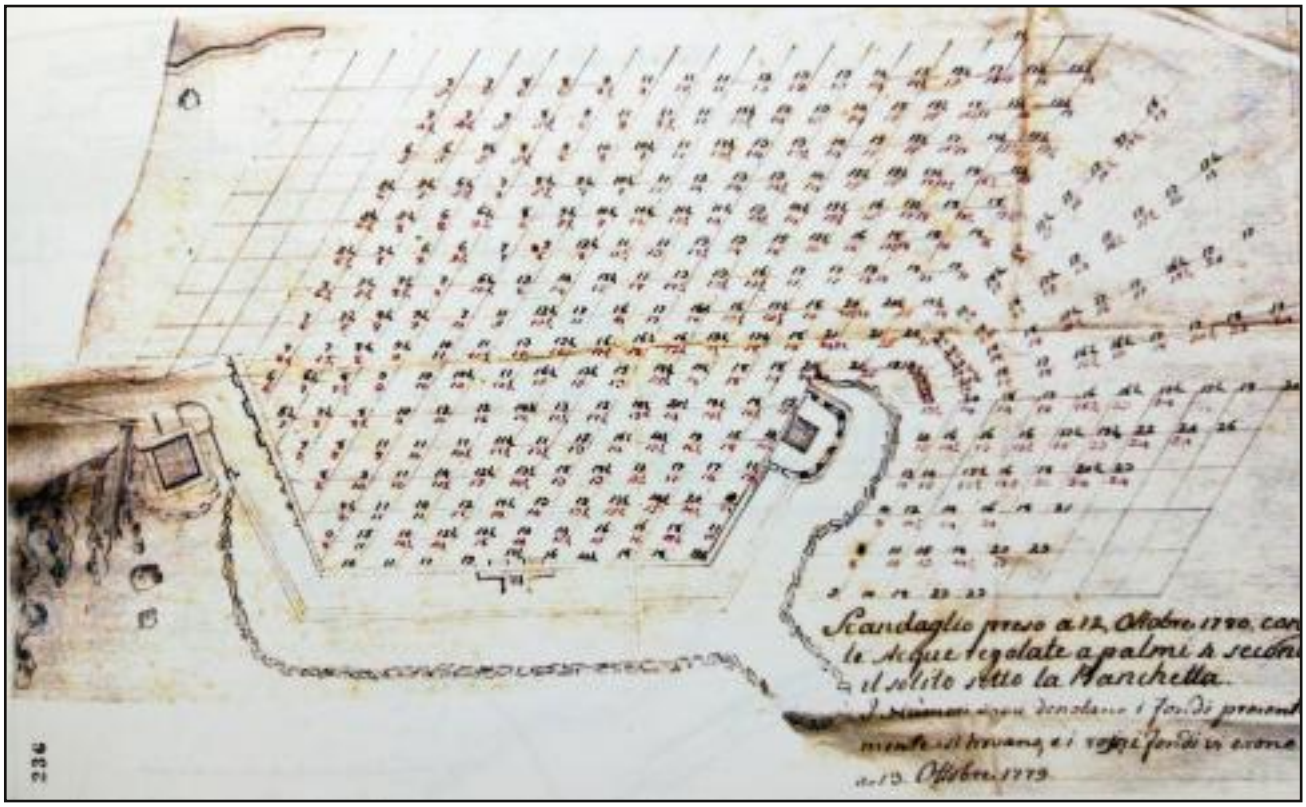
A partire dalla primavera del 1752 iniziarono i nuovi lavori per l'ampliamento, dell'ambito portuale di Girgenti, che andarono avanti fino al 1763. In questo periodo si eseguì la costruzione di altri due tratti di molo: il primo in direzione Sud-Est ed il secondo in direzione Est, sotto la direzione del "*Sopraintendente Generale delle opere del porto e molo di Girgenti*", Don Geronimo Settimo. (**5**)

In definitiva tutta la struttura, costituita da tre bracci, aveva una lunghezza totale di circa quattrocento metri, posta a protezione di uno specchio d'acqua di circa sei ettari e con una profondità variabile da 3 a 4 metri. Sulla testata dell'ultimo molo fu posizionato un piccolo forte. Completate le anzidette opere "*l'emporio agrigentino risultò il migliore di quanti ve ne siano lungo le coste australi della Sicilia*".

Tuttavia il bacino era aperto verso levante e il moto ondoso, dovuto alle frequenti libecciate, trasportava all'interno materiale e detriti e pertanto i fondali già scarsi scemarono ben presto. Il Real Governo, accogliendo le lamentele dei commercianti locali, nella primavera del 1780, incaricò l'Ingegnere Ludovico Pigonati di recarsi a Girgenti per trovare una soluzione al problema. Il tecnico, raggiunta la località siciliana, fece eseguire innanzitutto lo scandaglio dei fondali dello scalo e quindi il dragaggio onde far riacquistare all'intero ambito portuale la profondità necessaria per l'attracco dei bastimenti. (**6**)

3 - Veduta del porto di Girgenti (1780). Sulla destra la massiccia "Torre di Carlo V" e sulla testata del molo la piccola batteria. J.F. Hackert, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Nell'anno successivo il Pigonati approntò per Girgenti un progetto di potenziamento della struttura portuale ma stabilì anche che il bacino necessitava di "*una escavazione annuale nelle zone più interrit*e", affidandone l'operazione ai condannati ai lavori forzati.



4 - Porto di Girgenti. Scandaglio eseguito il 12 ottobre 1780 secondo le indicazioni date dall'ingegnere Ludovico Pigonati. Archivio di Stato di Napoli, Sez.Militare.

Nel mese di settembre del 1841, il responsabile "de' Ponti e Strade", ingegnere Carlo Afan de Rivera, per ordine sovrano, intraprese un giro della Sicilia visitando i porti di Messina, Catania, la Marina di Noto, Girgenti, Trapani e Palermo. Per Girgenti, il tecnico, in una sua relazione faceva notare: "*Non si può molto sperare sul miglioramento del porto di Girgenti. Il molo che prima sporgeva nel mare, ove era una profondità*

di acqua corrispondente a' più grossi bastimenti mercantili, facendo l'officio di pennello ha alterato il reggimento del fondo del mare, arrestando il cammino delle sabbie … e ne ha favoreggiato il deposito nell'aia del porto, innanzi il suo ingresso e nel seno anzidetto (…) vi ha appena la profondità di 15 palmi". Per tali circostanze i legni di grossa portata furono obbligati a prendere il carico in rada dove i bastimenti erano esposti a tutti i venti del 3° e del 4° quadrante; questo stato di cose fu la causa, in un decennio, di oltre quattordici naufragi.

5 - Il porto di Girgenti visto da levante nel 1830 ca. F. Thales, stampa, Napoli, Certosa di San Martino.

6 - Progetto del nuovo porto di Girgenti approntato, nel 1850, dal Ten. Colonnello del Genio, Francesco D'Avitaja, che rimase inattuato. Dal Web.

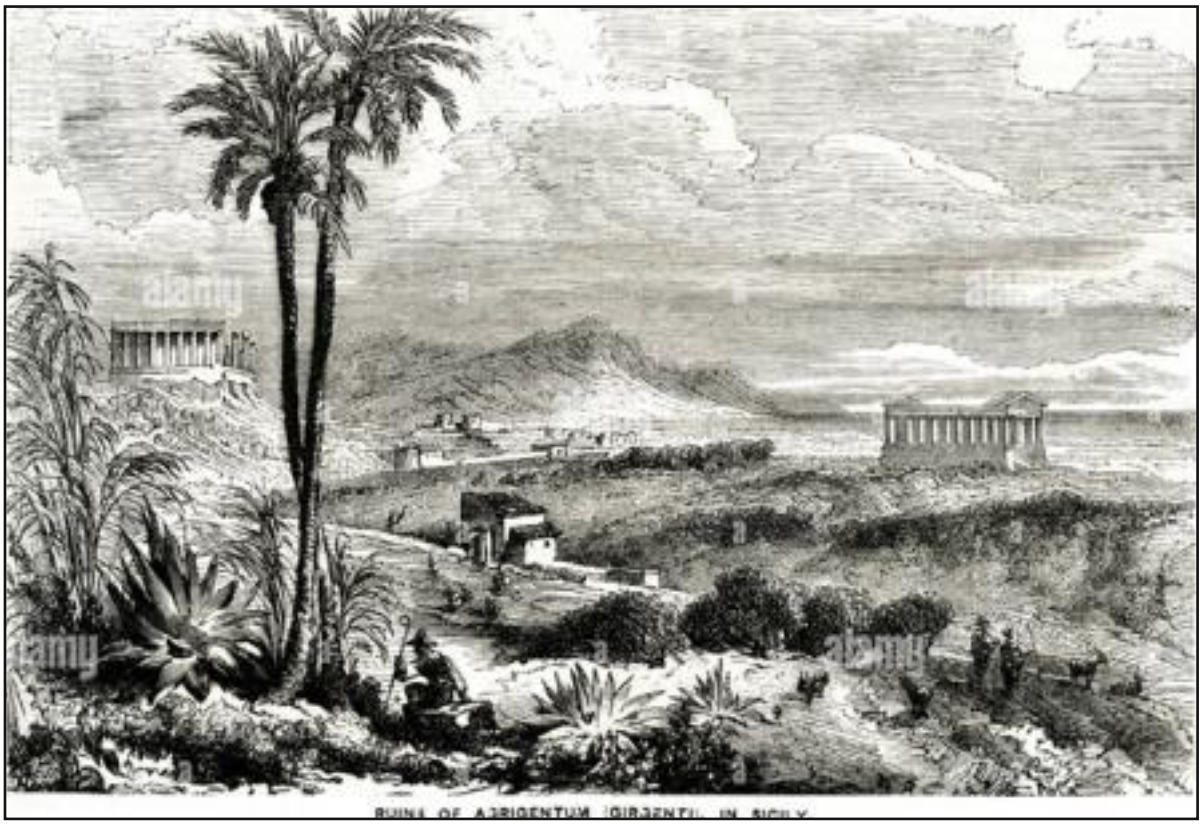
Nel 1850 fu incaricato il Tenente Colonnello del Genio, Francesco D'Avitaja, di studiare e proporre le opere da eseguirsi. il D'Avitaja presentò una relazione in cui proponeva di costruire un nuovo porto nel seno di Ponente, eseguendo un frangiflutti curvilineo che difendesse il bacino dalle tempeste del 3° quadrante. Questa soluzione, però, non fu presa nella giusta considerazione e rimase inattuata.

In conseguenza del R.D. n. 3262, del 18 agosto del 1852, a partire dal 1° gennaio del 1853 l'antica borgata Marina di Girgenti prendeva la nuova denominazione di "Molo di Girgenti" divenendo comune autonomo. A seguito di tale norma la responsabilità sullo stato dell'approdo agrigentino passava nelle mani del Consiglio Generale della Provincia.

Il 2 dicembre del 1857 la Commissione dei Lavori Pubblici approvò la realizzazione di un braccio a scogliera, "*per la conservazione di questo molo*", e il restauro delle banchine interne che la Commessione degl'Ingegneri aveva ritenuto opportuno di far eseguire. Assegnato l'appalto, ad una ditta locale, i lavori iniziarono nella primavera del 1858.

Per Girgenti la Commissione dei Fari, nel 1858, aveva stabilito di collocare un faro di terzo ordine, fisso, visibile da 9 miglia sulla Punta del Monte Rossello e un fanale di quinto ordine, sull'estremità del molo, visibile da 6 miglia.

A seguito dell'Unità d'Italia, con decreto del 4 gennaio 1863, Girgenti assumeva l'attuale denominazione di Porto Empedocle. Il progetto per la costruzione del nuovo porto fu approvato il 28 febbraio del 1866.



NOTE

1) Cfr.: G. Gibilaro, *I Borboni e il molo di Girgenti*, Agrigento s.d., pagg.105 e 106.

2) Cfr.: Ibidem, pagg.109 e 110.

3) A.S.NA., Piante e disegni, *cart. XXXIII n. 4 - S. Savalza, Plano del (...) y de la costa de mar de Girgenti con el proyetto del muelle que deve ejecutarne en ella*, 1749 ca..

4) A.S.NA., Sez. Militare, *S.M.E.*, vol. 89, fol. 327.

5) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina*, vol. 99, fol. 365.

6) Cfr.: A. Formicola C. Romano, *Storia della Marina da guerra dei Borbone di Napoli*, Uff. Storico M.M., Roma 2005, pag. 533.

Sempre un privilegio per il nostro Notiziario ospitare i racconti del Comandante Ressmann, legato alla redazione e al "Centro Studi" sin dalla sua costituzione tanto da esserne, moralmente e materialmente (vedi la donazione della sua biblioteca privata), uno dei padri fondatori. L'interessante articolo che segue ricostruisce la storia entusiasmante dei record di velocità sulla "rotta dell'oro" compiuti da marinai di epoca diversa, ma comunque tutti coraggiosi.

NEW YORK- SAN FRANCISCO LA "ROTTA DELL'ORO"

L'eccezionale primato velico di Giovanni Soldini

CLAUDIO RESSMANN

A dieci anni da una straordinaria impresa marinara

Esattamente dieci anni fa, il 16 febbraio 2013, il ***Maserati***, lo yacht monoscafo "Volvo Open 70" da 21,5 m di lunghezza battente bandiera italiana, al cui timone era Giovanni Soldini con un equipaggio di otto persone effettuò la traversata New York-San Francisco in 47 giorni, 22 minuti e 29 secondi. Un record spettacolare nella storia della navigazione, inseguito per oltre un secolo da generazioni di campioni della vela e conseguito da uno skipper italiano, oggi al vertice nella lista dei velisti oceanici mondiali.

Un percorso impegnativo

Occorre appena ricordare che fino al XIX secolo la rotta seguita dal ***Maserati*** nell'inverno 2012-2013 era considerata tra le più impegnative per via delle costanti avverse condizioni meteorologiche caratteristiche di quelle zone. In particolare il passaggio di Capo Horn costituiva per i velieri una temibile difficoltà, il più delle volte superabile solo dopo settimane di snervanti manovre; nella stagione invernale, poi, non di rado si dimostrava assolutamente invalicabile per cui si era costretti addirittura a procedere via Capo di Buona Speranza. Motivo per cui la durata media del viaggio negli ambienti armatoriali veniva prudentemente stimata in quattro mesi.

Il Flying Cloud completamente invelato in un noto quadro di Jack Spurling.

Il precedente primato di un clipper

Ecco perché nel 1856 suscitò ammirato stupore presso tutte le marinerie un "passaggio" sulla stessa rotta effettuato in 59 giorni: Si trattò di un record che sarebbe rimasto imbattuto per oltre un secolo, resistendo agli attacchi sferrati nella seconda metà dell'Ottocento da parte dei più qualificati "cap hornier" internazionali: sarebbe poi capitolato soltanto ai nostri giorni.

Ne fu protagonista un veliero, il ***Flying Cloud***, orgoglio della flotta mercantile statunitense dell'800, che merita una citazione particolare. Si trattava di un tre alberi classificato come clipper, un termine derivato dal verbo to clip (tosare, ma anche valere come oggetto prezioso), progettato secondo i più aggiornati dettami dell'architettura navale dell'epoca.

Velocissimi, dalla forme molto stellate e dal piano velico esuberante, i clipper vennero impiegati sopratutto nelle rotte oceaniche, generose di venti gagliardi, per il trasporto di passeggeri e di merci pregiate come il tè, ma suscitarono anche l'interesse della malavita per le varie forme di contrabbando.

Negli Stati Uniti vennero utilizzati non solo per i collegamenti veloci con l'Europa, ma sopratutto sulla lucrosa rotta "coast to coast" per trasportare in California migliaia di avventurieri, di commercianti e di cercatori d'oro, tanto che il percorso venne significativamente denominato "rotta dell'oro".

Da tenere presente che il trasferimento via mare rappresentava in quegli anni, l'unico sistema praticabile per raggiungere i lontani territori del West, dal momento che quello via terra era talmente impervio da non essere nemmeno preso in considerazione.

I clipper vennero costruiti prevalentemente in cantieri inglesi ed americani (ma qualcuno scese in mare anche dagli scali di Sestri Ponente) e fu proprio negli Stati Uniti, a Boston, che nacque, su progetto e nel cantiere di Donald McKay, il ***Flying Cloud***, destinato inizialmente ad operare sulla rotta New York-San Francisco, sotto la livrea della Swallow Tail Line.

Il clipper, varato a Boston nel 1851, misurava una stazza di registro di 988 tonnellate, una lunghezza fuoritutto di 66,48 metri e una larghezza massima di 12,35. Disponeva di un cassero lungo 21 m dove erano sistemate le cabine passeggeri, tutte spaziose ed arredate con sfarzo. Come le altre navi progettate da McKay, presentava un tagliamare di modesta curvatura, una poppa di forma ellittica con un coronamento poco sporgente rispetto al dritto di poppa. Il piano velico, comprendeva tre alberi, leggermente inclinati verso poppa: trinchetto e maestra con trevo, gabbie, velaccio e controvelaccio; mezzana con randa, gabbie, belvedere e controbelvedere, oltre a fiocchi, vele di strallo e un ricco corredo di vele supplementari.

Si trattava di un piano velico la cui gestione era certamente impegnativa anche perché prevedeva, come sopra accennato, ogni possibile vela aggiuntiva, come scopamari e coltellacci (rispettivamente ai pennoni dei trevi e delle gabbie), bonette (alla randa) e civadiere (sotto il bompresso). Da notare che le vele di gabbia disponevano di quattro mani di terzaruoli e di terzaruoli erano muniti persino i velacci, comportando un ulteriore impegno per gli addetti all'alberatura.

Josiah Perkins Creesy

Il comando del nuovo veliero venne affidato al capitano Josiah Perkins Creesy (1814-1871), un veterano tra i comandanti di clipper, molto apprezzato dagli armatori, per il quale non fu difficile arruolare i migliori marinai disponibili nell'area bostoniana. A questo proposito, occupò molto spazio nelle cronache rosa della stampa locale una notizia curiosa e singolare: Creesy aveva ingaggiato come terzo ufficiale la propria moglie, la giovane e coraggiosa (e, dicono, anche molto bella) Eleanor, abituale sua accompagnatrice in numerosi imbarchi precedenti ed in possesso di una regolare patente di lungo corso.

Dopo il varo e l'allestimento il ***Flying Cloud*** salpò alla volta di New York e, pur trattandosi di quella che doveva essere una tranquilla navigazione di trasferimento, subito tutti a bordo si resero conto che capitan Creesy aveva la ferma intenzione di ottenere ad ogni costo dalla sua nave le più estreme prestazioni velocistiche.

In genere le navigazioni di trasferimento dei velieri dal cantiere alla base operativa erano dedicate alla messa a punto dell'alberatura e all'addestramento dell'equipaggio, motivi per cui si provavano le varie andature e si badava più a valutare il rendimento del piano velico che a raggiungere e mantenere elevate velocità.

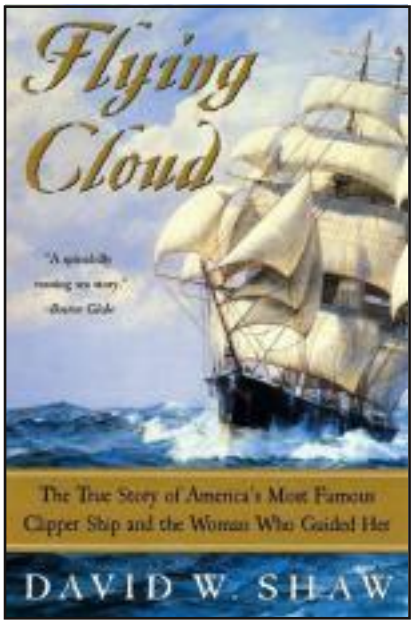
Su questo modello del Flying Cloud è possibile vedere le sistemazioni in coperta

Invece il breve tratto Boston-New York fu coperto dal ***Flying Cloud*** completamente invelato fin dal momento della partenza, per mantenere la media spettacolare di 14 nodi, grazie ad un forte e costante vento dai settori poppieri.

La notizia della straordinaria velocità raggiunta durante la sua prima navigazione si diffuse negli ambienti amatoriali, influì sul mercato dei noli e fece comprendere che da quel momento il ***Flying Cloud*** avrebbe fatto una concorrenza dura e spietata sui passaggi per la California.

Una navigazione al limite delle umane possibilità

Superato il compiacimento per la manifestazioni di simpatia tributate il 3 giugno 1852 al momento della partenza del viaggio inaugurale alla vota di San Francisco, avvenuta dal molo numero 13 di Manhattan gremito di spettatori, l'equipaggio si trovò ad affrontare nel quotidiano una durissima realtà: Creesy intendeva infatti nella maniera più assoluta procedere con la massima superficie di vele a riva in tutte la condizioni di vento e di mare, anche quando anche il più sprovveduto dei captain avrebbe ridotto la velatura o, addirittura, avrebbe lasciato bordate le sole vele di gabbia.



Dal canto suo dichiarò subito in maniera inequivocabile che avrebbe mantenuto a ogni costo tale obiettivo ricorrendo a tutti i mezzi per superare l'eventuale opposizione dell'equipaggio, preoccupato (giustamente) per la propria incolumità.

Minacciò addirittura di affrontare con le armi chiunque, terrorizzato dagli impressionanti sbandamenti dello scafo, avesse tentato di allascare le scotte delle vele.

Le conseguenze di questa vera e propria ossessione dalla velocità furono presto evidenti durante tutto il viaggio, con non poche avarie, come si evince da alcune annotazioni riportate sul diario di bordo, ancora conservato dalla famiglia Creesy.

Eccone qualcuna tra le più significative:

6 giugno

Si continua da tre giorni a procedere con tutta la forza di vele con vento forte da levante. Si verificano le prime avarie: rottura del pennone della gabbia del trinchetto e degli alberetti di belvedere.

7 giugno

In mattinata si conclude la riparazione delle avarie e si riprende la rotta bordando l'intero piano velico.

14 giugno

Il vento aumenta di intensità rispetto ai sette giorni precedenti, raggiungendo i 40 nodi, tuttavia Creesy non riduce la velatura, anzi fa bordare i coltellacci. La nave procede a velocità molto sostenuta, ma l'albero maestro non regge alle sollecitazioni e finisce per mostrare alcune lesioni al tronco maggiore. Nonostante il forte rollio si riesce a rinforzarlo con robuste tavole trattenute da spezzoni di catena.

15 giugno

La navigazione prosegue con regolarità, ma si nutrono preoccupazioni per la tenuta dell'albero maestro.

18 giugno

Il vento diminuisce di intensità a mano a mano che ci si avvicina all'Equatore e la velocità si riduce a 6/7 nodi.

24 giugno

Si taglia l'Equatore. I tradizionali festeggiamenti sono avvelenati da un'aspra tensione, che degenera in una rissa, nei confronti del capitano e dei suoi ufficiali: la continua navigazione con velatura al limite ha comportato infatti durante tutta la navigazione turni molto faticosi e scarsi periodi di riposo per le squadre di guardia.

Ventitre tra i più facinorosi vengono messi ai ferri.

11 luglio

Dopo due settimane di tempo favorevole la nave si trova nelle prime ore mattinali al centro di un forte temporale tramutatosi in burrasca da N.O. Il vento lacera alcune vele come gli stralli di gabbia e di parrocchetto e Greesy si rassegna a tenere bordate solo le gabbie terzaruolate.

Alle 11 ci si rende conto che le incrinature dell'albero maestro presentano un notevole peggioramento per cui si decide di lasciarlo a secco di vele e di migliorarne i rinforzi. Per effettuare tale lavoro, faticosissimo per via delle proibitive condizioni meteomarine e dei conseguenti forti sbandamenti della nave, è necessario disporre di tutto il personale, per cui Creesy mette in libertà i 23 facinorosi riservandosi di farli giudicare all'arrivo.

12 luglio

Rinforzato l'albero e, placatasi la burrasca, si riparano i danni alle manovre correnti e si ripristina il piano velico nella sua interezza. Si riprende la rotta con vento forte da NNE e mare molto mosso.

19 luglio

Si taglia il 50° parallelo. Continua la navigazione con tutte la forza di vele in condizioni di vento e mare maneggevoli. Velocità media intorno ai 7 nodi.

20 luglio

Una improvvisa burrasca porta neve e visibilità ridotta. Creesy è costretto dapprima a serrare i trevi e poi a lasciare bordate le sole gabbie terzaruolate.

23 luglio

Si attraversa lo Stretto di Le Maire con mare incrociato molto mosso, vento forte e favorevole dai settori meridionali con velocità variabile da 20 a 50 nodi. Il Pacifico è vicino!

26 luglio

Si taglia ancora il 50° parallelo, questa volta dalla parte del Pacifico, dopo solo sette giorni. Si tratta già di un primato.

27 luglio:

Il Pacifico si presenta con mare leggermente mosso e vento teso da SW, consentendo di esporre tutte le vele. Creesy percepisce che ormai il primato è a portata di mano e rischia il tutto per tutto, nella speranza che l'albero maestro resista alle forti sollecitazioni cui è sottoposto.

31 luglio

La navigazione prosegue velocissima fino alle 18, quando improvviso un temporale obbliga una riduzione della velatura: in realtà si rientrano solo gli scopamari, i coltellacci e le bonette. Nelle 24 ore, nonostante tale riduzione, vengono percorse 254 miglia.

1 agosto

Il maltempo continua: mare grosso e vento in aumento: l'atmosfera a bordo è tesa anche per via della stanchezza. Creesy, sollecitato dall'equipaggio, è costretto ad ammainare ancora qualche vela.

3 agosto

Un grave episodio di indisciplina turba la vita di bordo: il primo ufficiale di propria iniziativa riduce la velatura ed il capitano lo sospende dalle sue mansioni.

28 agosto

Sono oltre venti giorni che si procede con tutta la forza di vele con pochissime avarie; le scotte dei trevi sono tesate a ferro vigilate personalmente giorno e notte da Creesy (armato di pistola). La media della velocità nelle ultime settimane si è mantenuta intorno agli 11 nodi.

29 agosto

Si sostituisce l'alberetto di velaccino, con vento forte e mare molto mosso. Le luci di San Francisco sono sempre più vicine.

30 agosto

Alle 9 sale il pilota e alle 11,30 si getta l'ancora nel porto dopo 89 giorni e 21 ore dalla partenza.

Sono state complessivamente percorse oltre 16.000 miglia alla velocità media di quasi 8 nodi.

Nessun veliero prima di quel momento era riuscito a fare meglio!

Così il 30 agosto 1852 il ***Flying Cloud*** *potette fregiarsi del primato davvero eccezionale di 89 giorni che nessuna nave a vela sarebbe poi riuscita a migliorare, fino ai 47 del* ***Maserati****.*

Un confronto inevitabile e impossibile

Ora che Soldini ha addirittura quasi dimezzato il tempo di percorrenza viene da chiedersi se i due record siano in qualche modo confrontabili.

Anche senza tener conto della differenza delle dimensioni (***Maserati*** disloca 12,5 tonnellate, mentre il clipper ne stazza 988), la risposta non può essere che negativa.

Non si possono paragonare, infatti, le caratteristiche dei materiali impiegati nella costruzione dei due velieri. In realtà la tecnologia è oggi in grado di mettere a disposizione del navigante per la realizzazione sia dello scafo sia dell'attrezzatura velica, materiali con coefficienti di robustezza ed affidabilità nemmeno lontanamente paragonabili a quanto era disponibile nella metà del XIX secolo.

Immutate e immutabili nel tempo sono rimaste invece le malagevoli condizioni meteomarine nella parte meridionale del continente americano, in particolare all'estremità meridionale della Patagonia dove si incontrano o, meglio, si scontrano due oceani. Sono difficili come lo è stato da sempre, anche se oggi il navigante impegnato sulla "rotta dell'oro" può disporre di ausili tecnologici di ogni tipo e di continue e dettagliate previsioni meteo.

A parte ciò non si può non sottolineare come le doti di carattere e il livello di professionalità, di chi affronta quei mari, devono essere ancora pari a quelle dei "capitani coraggiosi" d'un tempo.

In altri termini, lo skipper di ***Maserati***, mentre il suo "Volvo Open 70" affrontando gli stessi flutti turbolenti di Capo Horn solcati a suo tempo dal ***Flying Cloud***, avrà dovuto dominare le medesime paure e vivere le stesse angosce dei suoi predecessori, tali da mettere a dura prova cuore, muscoli e sistema nervoso. Non per niente i capitani dei velieri, una volta arrivati in quei spaventosi tratti di mare, vietavano ai timonieri di guardare le onde lasciate di poppa…...

Un "bravo" quindi a Giovanni Soldini, che ha contribuito a consolidare con questa vittoria la sua fama di eccezionale velista oceanico italiano dei nostri tempi. Leggere il lungo elenco delle sue imprese di ieri e di oggi nelle autorevolissime pagine del "Guinness dei Primati" non può che suscitare - ci sia perdonato un pizzico di retorica - un pienamente giustificato senso di orgoglio.

Lunghezza fuoritutto	21,5 m
Larghezza massima	5,7 m
Sup. genoa	140 mq
Sup. randa	172 mq
Sup. spinnaker	500 mq
Altezza albero	31,5 m
Dislocamento	12,5 t
Pescaggio	5,3 m

Il Maserati in navigazione, con piena forza di vele.

L'equipaggio del Maserati festeggia il primato all'arrivo a San Francisco (foto Bjoern Kils)

Ecco un'altra interessante storia ricostruita da Franco Puddu per il nostro Notiziario. Sembra una favola, di quelle che leggevamo da ragazzi, e invece si tratto di una storia realmente accaduta e per giunta sotto la bandiera della Germania nella Prima Guerra mondiale. Protagonista è il veliero corsaro tedesco "Aquila di Mare" ("Seeadler") del quale vengono descritte le gesta.

L'AQUILA SOLITARIA

Le navi pirata che a vele spiegate assaltano le loro prede sono per molti solo un glorioso ricordo di secoli passati. Ma ne siamo sicuri? Non tutti sanno infatti che durante la Prima Guerra Mondiale, un veliero corsaro tedesco terrorizzò a lungo e con incredibile successo, le rotte mercantili alleate

(Parte prima)

FRANCO MARIA PUDDU

Spesso sulle pagine della nostra rivista parliamo del mondo della vela, mentre alle volte il discorso scivola sui fatti della guerra sul mare, come pure altre volta parliamo di avventure, di lunghe navigazioni e degli intrepidi marinai che le hanno compiute.

Questa volta, invece, parleremo di tutti e tre questi argomenti legati però a un solo oggetto, un mirabile e bellissimo oggetto che ebbe una vita lunga, onorevole e avventurosa: una vecchia nave a vela di nome ***Seeadler***, *Aquila di Mare*.

Tutto nacque da alcuni studi effettuati dagli Stati Maggiori delle Marine da guerra del Regno Unito e della Germania imperiale nei primi anni dello scorso secolo.

Secondo le dottrine da loro elaborate, l'aver disponibilità di grandi navi passeggeri che potessero essere rapidamente militarizzate e armate in caso di guerra, poteva rappresentare un rapido incremento del potere offensivo delle flotte, senza dover varare costosi programmi di riarmo navale.

Per questo motivo l'Ammiragliato britannico aveva deciso di agevolare le società armatrici purché imponessero ai cantieri navali di costruire gli scafi loro commissionati con particolari accorgimenti (corazzature supplementari, rinforzi strutturali, compartimentazioni stagne) che avrebbero permesso, in caso di conflitto, di trasformarle in incrociatori ausiliari da utilizzare nella guerra di corsa contro il traffico avversario.

La Marina britannica era stata la prima, durante il regno di Elisabetta I d'Inghilterra (1533-1603) a inventare la "guerra di corsa" e la figura del corsaro, un privato cittadino che, grazie a un'autorizzazione reale detta "lettera di corsa", era autorizzato ad attaccare le navi mercantili avversarie. Senza essere considerato un fuorilegge.

Ma questo era accaduto secoli prima, quando la Navy Royal (poi divenuta Royal Navy) era agli albori. In seguito aveva messo a punto uno strumento navale tanto potente che, alle soglie della Grande Guerra, aveva fatto ritenere all'Ammiragliato che era meglio destinare le unità militari alla protezione del proprio traffico piuttosto che dedicarne un'aliquota ed una eventuale guerra di corsa.

La Germania corre ai ripari

La Kaiserliche Marine, invece, pur disponendo di un notevole strumento navale, era giunta alla conclusione che, in caso di guerra, avrebbe dovuto fronteggiare un nemico forse troppo potente.

Per questo il suo Stato Maggiore aveva scelto di intraprendere una guerra corsa. Il concetto informale era di colpire i traffici del nemico, costringendolo a disperdere le sue navi per difendere i mercantili. Aveva anche compresa la necessità di dover predisporre una rete di appoggi per garantire ai corsari il rifornimento di carbone in basi logistiche sparse per il mondo.

In totale, così, erano entrate a far parte di questo grande "circo" 16 unita: quindici incrociatori ausiliari e un posamine, affiancati da due incrociatori leggeri; navi dei tipi più disparati ma tutte fregiate dell'acronimo SMS, ossia Seiner Majestät Schiff, Nave di Sua Maestà.

Nel corso del conflitto, questi incrociatori ausiliari avrebbero affondato 93 mercantili avversari, mentre altre 15

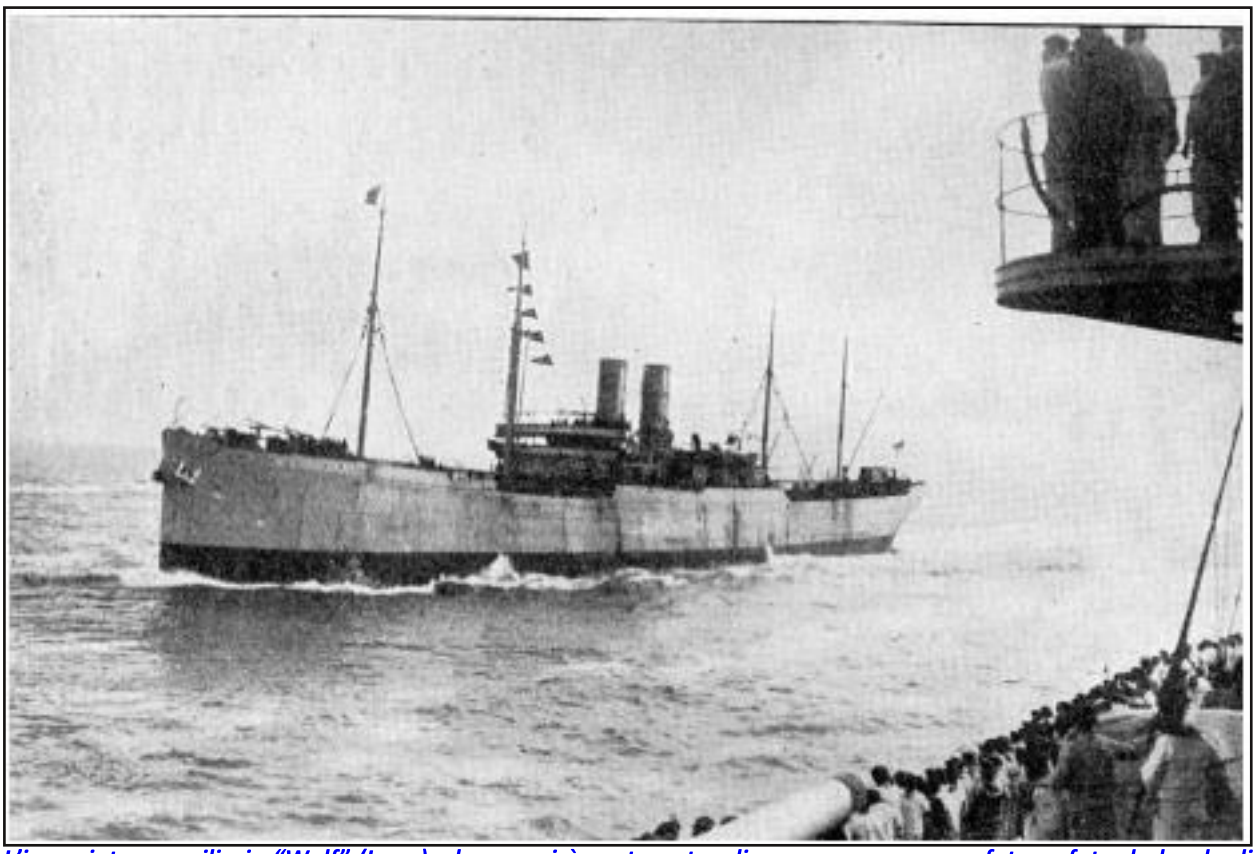
unità tra mercantili e militari, fra le quali una corazzata, due incrociatori e un cacciatorpediniere, furono vittime di campi minati o del fuoco dei loro cannoni.
Ma soprattutto distolsero dal teatro bellico un grande numero di unità britanniche, americane, francesi e russe che avrebbero potuto essere più proficuamente impiegate su altri fronti.

Le difficoltà dei corsari

Non fu comunque una campagna facile: le navi di allora, divoravano enormi quantità di carbone che consentivano di rado autonomie di oltre dieci giorni, e si dovevano continuamente rifornire di combustibile in porti amici, o consenzienti, o ancora neutrali ma appositamente predisposti, oppure carbonando in mare da navi rifornitrici o razziando il combustibile alle loro prede prima di affondarle. Per questo motivo, come abbiamo già detto, fu necessario affiancarle con una complessa rete logistica che però, proprio per la sua complessità, non funzionò sempre.
Poi, non tutte le navi corsare riuscirono ad avere una lunga carriera. Quattro, prima di raggiungere gli arsenali nazionali dove sarebbero state armate, furono sorprese dall'inizio delle ostilità in porti neutrali, dove vennero internate terminando la loro carriera prima di iniziarla. Una, trasformata in posamine, fece una sola crociera prima di farsi internare in un porto neutrale: ma i suoi ordigni affondarono una decina di unità mercantili oltre a una corazzata. Altre invece non furono baciate dalla fortuna: una venne intercettata dalla Marina britannica all'inizio della sua crociera e affondata; un'altra in mesi di crociera distrusse appena tre prede.
Bisogna anche ricordare che fra i problemi che le assillavano il primo era il loro aspetto. Nonostante si camuffassero o modificassero la silhouette per non essere identificabili tramite le sagomine nere degli Almanacchi Navali che erano in plancia di ogni nave da guerra, non potevano sfuggire al controllo dei blocchi navali, e quando veniva intimato loro l'alt e la lancia del plotone di abbordaggio nemico dirigeva verso la nave, non rimaneva altro da fare che autoaffondarsi.
Inoltre le trasmissioni radio avevano oramai preso piede e quando i mercantili abbordati lanciavano il loro disperato messaggio di allarme, questo non li avrebbe certo salvati, ma avrebbe avvertito le navi da guerra amiche richiamandole immediatamente su quel quadrante.
A questo punto nello Stato Maggiore della Kaiserliche Marine a qualcuno venne un'idea: impiegare una nave dall'apparenza insospettabile senza bisogno di camuffamenti, con un'autonomia illimitata dal momento che funzionava a propulsione eolica, coadiuvata poi da un motore diesel, silenzioso, che non creava grandi fumate facilmente distinguibili e incomparabilmente più funzionale delle macchine a triplice espansione alimentate da caldaie a carbone, in grado perciò di affrontare lunghe crociere senza scalo. Quale unità poteva avere queste caratteristiche? Semplice, una nave a vela.
L'idea venne inizialmente ritenuta bislacca, ma in effetti chi avrebbe potuto sospettare di una nave a vela? Fra l'altro un mercantile poteva inalberare un fumaiolo finto, modificare il suo aspetto con dei camuffamenti, cambiare nome, colore e bandiera, ma non avrebbe mai potuto essere scambiato per una innocua nave a vela.
Dove trovarne una adatta? Di costruirla era fuori discussione, e la navigazione a vela stava scomparendo e con essa i grandi velieri. Ma la ricerca ebbe una svolta quando qualcuno si ricordò di un episodio del quale si era parlato per la sua singolarità.

Il Kaiser Guglielmo II di Germania a colloquio con l'ammiraglio Alfred von Tirpltz, Capo di Stato Maggiore della Marina Tedesca e l'ammiraglio Henning von Holtzendorff che diverrà il massimo propugnatore dell'arma subacquea poco prima dello scoppio della guerra quando verranno studiate le strategie da attuare in caso di conflitto.

Appena scoppiata la guerra nel Mar Baltico, sulla rotta per Archangel'sk (Arcangelo), in Russia, un incrociatore inglese aveva fermato, inviando a bordo la squadra di abbordaggio, il veliero americano ***Pass of Balmaha***.
Gli Stati Uniti erano neutrali, ma la Russia era in guerra con la Germania e il carico trasportato era di carbone fossile, un materiale strategico, e il comandante dell'incrociatore aveva ordinato alla nave di dirigere, con i suoi marinai a bordo, verso Kirkwall, nelle isole Orcadi, e aveva proseguito la rotta.
Ma poco dopo la nave era stata fermata da un U-boot tedesco, e il comandante aveva fatto nascondere nella stiva i marinai inglesi, mentre la squadra di abbordaggio tedesca dirigeva sul veliero.
La procedura si era ripetuta: gli Stati Uniti erano neutrali, il porto di destinazione russo era nemico e il carico era di materiale strategico; ma quando l'ufficiale d'abbordaggio stava per contestare tutto questo al comandante fermato, i suoi uomini avevano scoperto i marinai inglesi nascosti nella stiva. La nave era stata sequestrata e inviata verso il porto tedesco di Cuxhaven dove era stata internata.

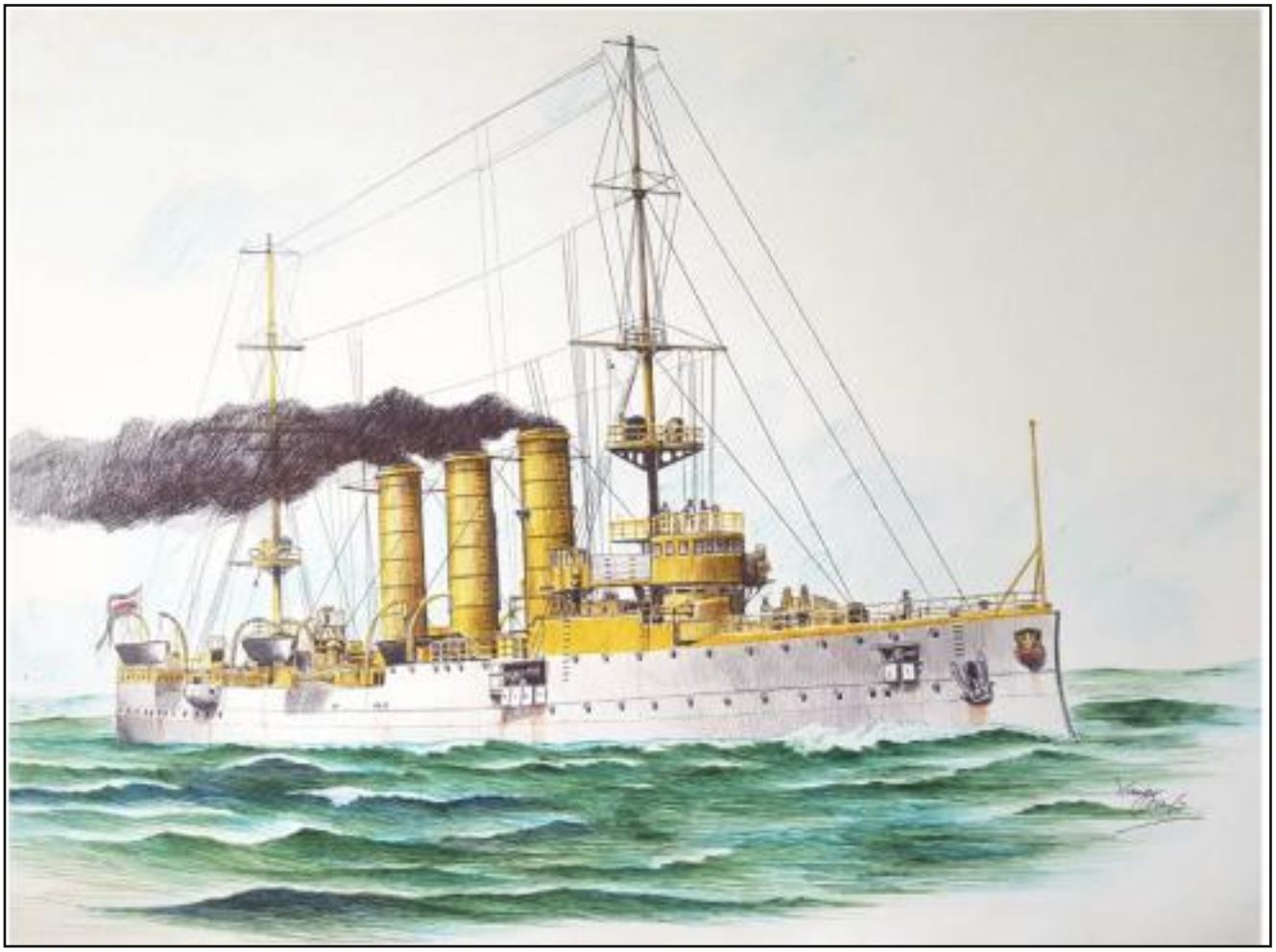


L'incrociatore ausiliario "Wolf" (Lupo), che compirà gesta notevoli come nave corsara, fotografato da bordo di una nave da guerra tedesca nelle acque di Kiel nel gennaio del 1916. La nave aveva a bordo un piccolo idrovolante da ricognizione ribattezzato Wolfchen (lupacchiotto).

Nascita di un'Aquila di Mare

Il ***Pass of Balmaha***, era il suo nome, era una solida nave a palo a tre alberi, non nuovissima (era stata varata nei Cantieri di Edimburgo nel 1878), ma bella, robusta e ben costruita. Lunga 84 metri, larga 12 e con un pescaggio di 5,50 dislocava 4.500 tonnellate e con i suoi 2.500 metri quadri di vele, forse poteva toccare, con vento in favore, i sette nodi, molto per un veliero che non fosse un clipper.
Un robusto fasciame, l'ampio scafo e la capiente stiva erano stati giudicati ideali e la nave era stata trasferita a Cuxhaven, un piccolo porto con un buon cantiere, ufficialmente per essere trasformata in nave scuola per i giovani marittimi che sarebbero diventati ufficiali di ponte, di coperta o di macchina nella Marina mercantile. Così furono approntati ampi locali per ospitare gli allievi, venne installato un moderno motore diesel per addestrare motoristi e meccanici, e fu creata una grande cambusa necessaria per lunghe crociere.
In realtà i cameroni avrebbero ospitato gli equipaggi delle prede catturate, il diesel avrebbe assicurato una grande autonomia ausiliaria grazie ad una riserva di 500 tonnellate di nafta, e la cambusa sarebbe stata rifornita

di viveri secchi che avrebbero dato alla nave un'autonomia alimentare di due anni. Quest'ultimo fattore, però, sarà causa di problemi che alla fine porteranno alla perdita della nave.
Infine, al mascone di sinistra e a quello di dritta, vennero create due piattaforme corazzate in grado di sopportare il peso di due cannoni Krupp da 105/40 che, al momento, vennero celati nella stiva in attesa di essere montati al loro posto appena la nave, lasciato il porto e violato il blocco britannico, avesse iniziato la sua prima crociera di guerra.



Un'immagine pittorica del SMS "Emden", L'incrociatore leggero della Kaiserliche Marine che, Partendo dalla colonia tedesca di Tsingtao, in Cina, come nave corsara condusse una crociera che portò all'affondamento di 17 unità mercantili alleate prima di venire affondato da navi inglesi alle isole Cocos, Presso Sumatra.

I lavori furono portati a termine, e alla nave venne imposto il nome di ***Seeteufel***, il Diavolo del Mare, mentre l'equipaggio veniva costituito dal personale militare proveniente dalle marinerie veliche del Nord See e dell'Ost See, ossia del Mare del Nord e del Mar Baltico.
A questo punto il problema era trovare chi potesse condurre una nave a vela alla guerra, e le ricerche trovarono quanto serviva nel foglio matricolare di un giovane tenente di vascello trentatreenne imbarcato, come ufficiale di artiglieria, sulla corazzata ***Kronprinz***: il conte Felix von Luckner.
Nobile ma scavezzacollo, visto che, quindicenne, aveva abbandonato casa e casato per arruolarsi come mozzo su un veliero fino a divenire marinaio riuscendo poi a ottenere poi il brevetto di ufficiale della mercantile, navigando sempre su navi a vela. E nel 1900 era passato nella Kaiserliche Marine iniziando la carriera militare.
Venne convocato a Berlino dove gli fu offerto il comando dell'incrociatore ausiliario a vela ***Seeteufel*** che accettò con entusiasmo, recandosi subito a bordo della nave per prenderne il comando e, colpito dalla bellezza delle sue linee, ottenne il permesso di cambiarne il nome in ***Seeadler***, *Aquila di Mare*: era nato un connubio inossidabile, quello del nobile comandante e della bellissima nave scozzese, che avrebbe razziato per otto mesi su due oceani. Il tutto, si badi bene, senza che scorresse il sangue di un solo uomo, tedesco o alleato. Un fatto decisamente notevole.

Von Luckner risolve i suoi dilemmi

A questo punto, vista la avventurosa genesi della bella nave a vela, potremmo passare a narrare la storia delle sue gesta, ma in fin dei conti non sarebbe altro che un arido elenco di dati, eventi e nomi.

Daremo però ugualmente cenno delle avventure belliche del ***Seeadler***, ma riteniamo che sia più interessante soffermarci sulle vicissitudini delle sue crociere per capire quali furono le scelte che condizionarono sia la sua vita di nave corsara che quella di "nido" nel quale 64 tedeschi, marinai, sottufficiali e ufficiali, vissero con il loro comandante per otto lunghi mesi. In altre parole, cercheremo di vedere non cosa fece il ***Seeadler***, ma come lo fece.

La prima cosa che fa capire che nei sia pur impeccabili ragionamenti dello Stato Maggiore tedesco ci fosse una falla emerge da come avvenne la partenza. Era scontato che il ***Seeadler*** sarebbe incappato nelle maglie del blocco navale inglese non appena avesse iniziata la sua lunga navigazione di guerra verso l'Atlantico; per eludere l'ostacolo del blocco von Luckner aveva deciso di far assumere al veliero le sembianze del tre alberi norvegese ***Maletta***. la Norvegia era neutrale e non avrebbe attirato troppo le attenzioni inglesi.

Graf (conte) Felix von Luckner, l'ultimo comandante nella storia delle Marine di tutto il mondo a condurre una crociera di guerra durata otto mesi, affondando 16 mercantili nemici, comandando una unità a vela.

Ma poco prima della partenza arrivò la notizia che il ***Maletta***, che avrebbe dovuto rimanere a lungo nel porto di Copenaghen, lo aveva lasciato; con due ***Malette*** in circolazione, la copertura era irrimediabilmente saltata. Venne deciso allora di impersonare un altro tre alberi, il ***Carmoe***, sempre norvegese, ma si seppe che era stato fermato e internato dagli inglesi. Un altro veliero, l'***Irma***, fu la terza scelta che, fermata dagli inglesi dopo la partenza resse bene, dimostrando però che qualcosa, nella pianificazione, non era stata preso in giusta considerazione.

Infatti, mentre i mercantili a vapore erano molto diversi fra loro e per questo facilmente distinguibili, un tre alberi tedesco era uguale ad un tre alberi norvegese, francese o americano; ma i tre alberi naviganti sulle rotte utili per i tedeschi erano relativamente pochi e, quindi, facilmente investigabili.

L'idea di utilizzare una nave a vela era stata sicuramente buona, ma adesso si dimostrava a doppio taglio. L'unica consolazione era che, superato il blocco e iniziata la guerra di corsa, i travestimenti sarebbero stati meno necessari.

In navigazione, poi, si era finalmente capito che anche se il ***Seeadler*** con tutta la tela al vento e mare buono poteva forse superare i sette nodi, adesso si doveva poter confrontare con navi in grado di navigare a tredici nodi e forse più e con qualsiasi condizione di tempo: il motore vinceva sulla vela. Proprio per evitare un

confronto impari von Luckner non si volle mettere in caccia finché, lasciando l'Europa, non si trovò in pieno Oceano Atlantico.

In questa foto a lastra del 1916 presa prima della partenza per la sua crociera corsara, leggermente rovinata dal trascorrere di oltre un secolo, l'equipaggio del " Seeadler" quasi al completo posa, con il suo comandante, sul ponte del veliero.

Un altro elemento del quale invece non si era tenuto conto per il semplice motivo che non esistevano esperienze in merito, era stato quello della convivenza del personale tedesco con quello delle prede che, dopo essere state fermate sotto la minaccia dei cannoni, venivano razziate di tutto quello che poteva essere utile e poi affondate, dopo averne trasportato l'equipaggio sul ***Seeadler***.

Il primo elemento di rischio era quello del numero dei catturati che arriveranno a contare il quadruplo dei sessantaquattro uomini del corsaro. A questo supplirono i capaci locali destinati a questo scopo, abbastanza confortevoli e facilmente controllabili, ma soprattutto il carattere di von Luckner che trattò sempre questi uomini più come ospiti che come prigionieri, riuscendo a instaurare, tra loro e l'equipaggio, un legame quasi di cameratismo. Nonostante questo, come vedremo, sarà necessario liberarsene per mille motivi.

Considerando anche che molte delle navi catturate erano velieri e che tra la fine dell'800 e gli inizi del 900 era costume, fra i comandanti di queste navi, essere seguiti a bordo dalle proprie consorti.

"Scusi, mi sa dire l'ora?"

Il problema dell'abbordaggio delle prede invece venne risolto con una serie di ingegnosi stratagemmi: in un caso si ricorse al trucco di richiedere l'ora cronometrica. Nel tempo della vela le navi non avevano le dotazioni oggi comunemente a bordo, e l'ora sulla quale dovevano regolare la loro vita era scandito dall'un unico orologio (quelli da polso ancora quasi non esistevano), un cronometro che si trovava in timoneria. Che si poteva fermare, scaricare o andare in avaria. Allora era prassi controllare la propria ora con quella di una nave che si incrociava alla quale ci si accostava.

Dal momento che i velieri non avevano quasi mai a bordo un'apparecchiatura radio, si segnalava con le bandiere la necessità di accostare e i comandanti delle due navi uscivano dalla plancia o dalla timoneria e poi, sgolandosi in un grosso megafono, comunicavano fra loro.

Per far questo si doveva arrivare a portata di voce, ossia a trenta o quaranta metri, non di più. Così il patetico e un po' malmesso veliero che andava a quattro o cinque nodi, con un equipaggio barbuto e sbolinato che si aggirava indolente su un ponte ingombro di cavi abbisciati, cataste di legname e casse malamente rizzate si accostava all'inconsapevole vittima che solo all'ultimo istante si accorgeva che gli straccioni del mare erano svaniti di colpo dal ponte, sostituiti da marinai in regolamentare divisa tedesca, e che al picco la bandiera, in realtà di comodo, era scomparsa sostituita da quella della Kaiserliche Marine mentre un cassone di legno e due cumuli di cavi che ingombravano il ponte a prora avevano lasciato posto a due lucidi cannoni da 105 millimetri, la volata di uno dei quali puntava dritta, da poche decine di metri, verso la linea di galleggiamento del suo scafo.

In un altro caso, il ***Seeadler*** appariva come un tre alberi in pericolo che arrancava penosamente con la gente di bordo che si dannava per cercar di estinguere un incendio, tanto vistoso e violento quanto fasullo, che divampava sul ponte, e una nave di passaggio, avvistate le fiamme, correva al soccorso, ma fattasi sotto all'infortunato per prestare aiuto si trovava davanti a due soliti cannoni che la guardavano da sotto la bandiera bianca rossa e nera della Marina tedesca.

Queste montature non erano però necessarie quando le vittime, come avvenne nella maggior parte dei casi, erano navi a vela contro le quali, al di là di una minima mimetizzazione costituita dalla bandiera di un Paese amico o neutrale al picco, il ***Seeadler*** giocava ad armi pari, avendo però dalla sua la carta vincente costituita dalla grande esperienza di vela di von Luckner, che in questi frangenti sapeva di poter contare sulla stesse doti marinaresche cui avevano fatto ricorso, secoli prima, personaggi come Francis Drake o Henry Morgan.

In questo olio su tela del 1925 del pittore di marina tedesco Willy Stower, il "Seeadler" si accinge a bloccare con uno stratagemma il mercantile britannico "Gladys Royale" da 3.268 tonnellate di stazza lorda, prima preda in Oceano Atlantico e una delle due moderne unità a vapore affondate durante la sua crociera.

Una bella storia questa di "Maris Stella IV", una barca strettamente di famigli con un equipaggio formato da genitori e nove figli, protagonista di regate e crociere in tutto il Mediterraneo molto impegnative. Già dopo la prima puntata siamo stati contattati dagli amici triestini del Notiziario che sono tanti ed avendo apprezzato la nostra iniziativa di raccontare questa straordinaria esperienza marinara hanno offerto la loro collaborazione. Anche se non ce n'è bisogno è l'ennesima conferma che il Mare unisce le genti anche se geograficamente lontani.

MARIS STELLA IV, già ELLY, già LIEBLING

Parte III e fine

SERGIO PEPE

Nei due precedenti articoletti ho illustrato, per sommi capi, l'origine del ***Maris Stella IV*** e il profilo del suo proprietario, l'On. Dott. Fausto Pecorari, che aveva acquistato la barca agli inizi degli Anni 50 del secolo scorso, quando navigava non più con l'originario nome ***Liebling***, bensì con il nome ***Elly***.

Poi è intervenuto, da par suo, il Presidente della Fondazione per la tutela e lo studio storico-sportivo della Pietas Julia, Antonio Tommasi, che nel n. 124 - dicembre 2022, ci ha fornito ulteriori notizie e rarissime foto del periodo antecedente all'acquisto del dott. Fausto Pecorari.

Il nuovo proprietario non solo la battezza ***Maris Stella IV***, in continuazione del nome delle sue tre precedenti barche, ma trasforma lo scafo per adattarlo all'esigenze dell'equipaggio, composto dalla moglie e da nove figli. Lo scafo è allargato dal Cantiere Matassi di Muggia di circa 60 cm e tramutato in yawl; alla barca viene attribuito il certificato di "nuova costruzione."

Dopo le navigazioni lungo l'Adriatico, il ***Maris Stella IV*** nel 1954 raggiunge la Turchia, come è riportato da Gabrio de Szombathely nel volume "Yacht Club Adriaco 1903-2003": *Nel 1954 l'on. Pecorari col suo "Maris Stella IV" e tutta la sua numerosa famiglia andò a vela fino a Costantinopoli e ritorno. Tra l'altro superò un forte maltempo nel mar di Marmara e diede fondo in una baietta deserta dell'isola di Eubea. Là l'equipaggio, dopo tanto vento e tanta barca, scese a terra per fare passeggiata, lasciando il "Maris Stella" all'ancora con a bordo la figlioletta Chiara che dormiva nella sua cesta. Ma a lungo andare si imbatterono in una pattuglia di militari greci insospettiti da tanta gente in quella zona disabitata. Ce ne volle per persuaderli che - caso strano - fossero soltanto dei turisti a vela; ma quando s'accorsero che erano degli italiani li accolsero con grande cordialità.*

La partenza dei beccaccini nelle regate di Capodistria. In primo piano il « Maris Stella » vincitore della regata di crociera.

Il 2 giugno 1956 il Maris Stella IV si aggiudica la "Regata Capodistriana" dopo un percorso di 12 miglia:

Capodistria, Punta Grossa, Giusterna, Capodistria (v. Vela e Motore, giugno 1956, da cui è tratta la foto). Poi, il 9 agosto 1956, è a Napoli per partecipare alla Regata dei Tre Golfi (v. Notiziario CSTN n. 118 - giugno 2022) e vince un radiotelefono, apparecchiatura d'avanguardia per l'epoca!
L'anno 1957 è quello della "Crociera dei Tre Continenti", così denominata perché il ***Maris Stella IV***, partendo dall'Europa, tocca località dell'Africa e dell'Asia che si affacciano sul Mediterraneo, raggiungendo Port Said e Haifa e così il suo equipaggio visita le Piramidi e la Terra Santa.
Il diario dell'eccezionale navigazione (senza GPS!), a firma di "Bussola" è riportato sul numero di aprile 1958 di *Vela e Motore* e si apre con l'indicazione delle caratteristiche della barca: "*Yawldi m 16,30 fuori tutto, m 3,30 di larghezza massima e m 2 di pescaggio, piano velico di 120 mq. Il motorino ausiliario è un Morris marino di 1.000 cc, che imprime all'imbarcazione una velocità di 5 miglia con mare liscio e... salvo complicazioni*".
Ben nove pagine della rivista sono occupate dal diario, che ha inizio il 3 luglio con la partenza dalla banchina dell'Y.C. Adriaco (***foto sotto***).

L'equipaggio al completo schierato al momento della partenza dalla Sede dell'Yacht Club Adriaco di Trieste. Da sinistra il « barba » assurto al grado di Ammiraglio, la « comandante » in seconda, Paolo, il capitano, Giorgio l'ingegnere di macchina, Franco il cambusiere, Mario il nostromo, Renzo lo scoiattolo, Vanna la «polena », Nino il mozzo, e finalmente Lucia e Chiara « le passeggere di riguardo ». Tutti naturalmente componenti la famiglia Pecorari, esempio unico, crediamo, nell'ambito della marina da diporto e per quantità e per passione marinara.

Sono poi raccontate in 9 pagine, illustrate da 17 foto, le varie tappe, racchiuse nella piantina che segue. In 60 giorni il Maris Stella IV e il suo straordinario equipaggio sosta in 24 porti, solca 9 diverse acque territoriali di tre Continenti per complessive 3.500 miglia, con la cambusa sempre piena per l'equipaggio, come mostra chiaramente la ***foto seguente la cartina***.

EUROPA
RIESTE
ZARA
SPALATO
RAGUSA
CATTARO
BARI
ZANTE
RODI
ASIA
HAIFA
NAZARETH
SAID
CAIRO
AFRICA

L’anno 1958 è dedicato ad una crociera nel Mediterraneo con una speciale meta: il Papa. Infatti, da Trieste il ***Maris Stella IV*** raggiunge il porto di Anzio e l’equipaggio al completo si reca in visita da Pio XII, al quale dona una palma d'ulivo, raccolta l'anno precedente in Terra Santa (***qui sotto***).

Ha compiuto ottant’ anni Maris Stella nata a Pola

Settima su 548 barche alla coppa d’autunno

Dal 1959 in poi si svolgono le famose regate Transadriatiche in cui lo ***Stella Maris IV*** fu avversario temuto per i nuovi yacht, quali il ***Mila*** del comm. Rovina, il ***Marinella*** di Pino Machne, il ***Cigno Nero***, di Benno Drioli, il ***Blue Marlin*** di Colassi ed il ***Podgorka*** del club di Spalato. Le vittorie furono alterne, anche se il ***Maris Stella IV*** portava 50 anni di età in più degli altri concorrenti, come ha raccontato il dott. Franco Pecorari sulla prima pagina numero 2364 del 10 novembre 1984 de L’Arena di Pola (***foto a fianco e a pagina seguente***).

La barca fu costruita nel 1904 dai cantieri di Pola per l'Accademia navale austriaca. La costruzione è accurata e leggera, con legni nobili quali il mogano e il peach-pine chiodato in rame. La zavorra esterna in piombo, il 50 % del peso totale, conferisce alla barca una stabilità tale da non superare mai il 45° di inclinazione. Il nome originale era «Liebling». L'armo iniziale era basato su un albero solo con randa aurica e controranda; il boma, lunghissimo, usciva dalla poppa per due o tre metri. La prua aveva un bompresso lungo e rotondo. Naturalmente l'albero ed i vari pennoni erano in legno massiccio. Tutte le manovre erano fatte con cime di canapa e diversi paranchi per issare i pesanti pennoni. Dopo un breve periodo all'Accademia di Pola, la barca passò in proprietà al dott. Rossi, direttore della locale Cassa di Risparmio e poté essere ammirata per le belle bordeggiate lungo le coste istriane. Dopo la seconda guerra mondiale, con l'esodo, il Liebling lasciò Pola sulla M/N Toscana e fu sbarcato a Venezia. Successivamente fu acquistato dal triestino dott. Hauser e, sotto la guida dell'esperto lussignano Oscar Citterich, subì la prima radicale trasformazione con armatura a Yawl e vele «maconi». Fu tolto il bompresso di prua, mentre fu installato un bompresso a poppa per sostenere la scotta di mezzanella. Nel 1952 la barca fu acquistata dall'on. dr. Fausto Pecorari: era necessaria per le crescenti esigenze della sua famiglia (nove figli) e prese il nome di Maris Stella IV. Un anno intero (il 1953) è stato speso presso il cantiere Matassi di Muggia, dove la barca ha subito profondi cambiamenti. E' stata completamente vuotata e demolita la coperta. Lo scafo è stato rialzato in modo da dare una linea più insellata e più moderna. Nell'occasione lo scafo è stato pure allargato di circa 60 cm. Nell'estate del 1954 il Maris Stella IV riprese a solcare i mari, raggiungendo Costantinopoli. Nel 1956 partecipò alla regata dei Tre Golfi, Napoli, Salerno ed Anzio, vincendo un radiotelefono. Nel 1957 raggiunse Port Said e Haifa portando il suo equipaggio a visitare le Piramidi e la Terra Santa. Nel 1958 si portò in crociera ad Anzio. Raggiunto via terra il Vaticano, l'equipaggio fece dono al Pontefice Pio XII di una palma d'ulivo, raccolta l'anno prima in Terra Santa. Dal 1959 in poi si svolsero le famose regate Transadriatiche in cui il Stella Maris IV fu avversario temuto per i nuovi yacht, quali il Mila del comm. Rovina, il Marinella di Pino Machne, il «Cigno nero» di Benno Drioli, il «Blue Merlin» di Colussi ed il «Podgorka» del club di Spalato. Le vittorie furono alterne anche se il Maris Stella IV portava 50 anni di età più degli altri concorrenti.

Franco Pecorari

Sul precedente numero di questa rivista Antonio Tommasi, ha anche riferito che il ***Maris Stella IV*** fino alla a metà degli anni 2000 giaceva in un cantiere sul Canale Navigabile di Trieste e che, dopo la chiusura del cantiere, "*pare che lo scafo sia stato rilevato da un amatore con l'intenzione di restaurarla e che sia depositata presso San Giorgio di Nogaro.*" Non resta che auspicare che il vecchio ***Liebling***, costruito nel 1904 dai cantieri di Pola e onusto di Storia e storie, possa riprendere a solcare il mare.

TRA MITO E STORIA

Nessuno si è mai sottratto al fascino dell'Odissea, il poema di Omero che racconta le vicende mitologiche di Ulisse che dopo la guerra di Troia durata dieci anni, non riesce a far ritorno nella sua patria, l'isola di Itaca, dove lo aspettano la moglie Penelope e il figlio Telemaco. E non abbiamo resistito alla fiamma dei ricordi quando ci siamo imbattuti sulla rivista "Vela e Motore" dell'aprile 1972, dove abbiamo trovato l'eccellente articolo che volentieri riportiamo nella speranza che sia d'interesse anche per i lettori del Notiziario.

CHE ECCELLENTE GEOGRAFO QUELL'OMERO

Rileggendo la parte "marinara" dell'Odissea, subito che ha pratica di cose di mare e conosce il Mediterraneo si accorge che la maggior parte delle descrizioni, lungi dall'essere fantastiche, ricordano fatti, abitudini, situazioni nautiche e località spesso ben individuabili.

CHARLIE SIERRA

Effigie attribuita ad Omero.

I poemi omerici che narrano la guerra di Troia e il viaggio di ritorno in patria dell'eroe Ulisse, insieme ai canti babilonesi di Gilgamesh, sono forse le più antiche opere letterarie giunte fino a noi. L'Iliade e l'Odissea si suppone siano state composte circa mille anni prima della venuta di Cristo e poco o nulla si sa del loro autore, Omero, che potrebbe anche essere un personaggio parzialmente mitico. Malgrado i due poemi ci siano stati tramandati attraverso una traduzione orale, pur tuttavia le vicende descritte hanno trovato in parte conferme sia storiche sia geografiche. Quando, verso la fine dell'Ottocento, l'archeologo tedesco Heinrich Schliemann scoprì le rovine di Troia, trovò che vi era una forte corrispondenza tra i luoghi descritti nell'Iliade con quelli che il piccone dei ricercatori aveva riportato alla luce.

L'Odissea racconta delle lunghe peregrinazioni per mare di Ulisse e dei suoi compagni, dopo la distruzione della città di Troia.

Rileggendo la parte "marinara" dell'Odissea, subito chi ha pratica di cose di mare e conosce il Mediterraneo si accorge che la maggior parte delle descrizioni, lungi dall'essere fantastiche, ricordano fatti, abitudini, situazioni nautiche e località spesso ben individuabili.

Alcuni dotti commentatori considerano addirittura la parte centrale dell'Odissea una vera e propria raccolta di istruzioni nautiche inserite - forse a scopo pedagogico - nel poema. L'Odissea, non dimentichiamolo, era anche il canto epico nazionale di un popolo di navigatori di cui Ulisse era l'eroe-marinaio.

In realtà l'Odissea è probabilmente il primo portolano del Mediterraneo, cioè del mondo conosciuto in quel tempo. Già Strabone, il grande geografo che duemila anni fa compose una monumentale opera geografica, affermava che "Omero ricevette i consigli dei navigatori di Sidone (l'odierna Saida, nel Libano) che allora solcavano i mari da oriente a occidente, la Libia, l'Esperia e la costa Spagnola". Le descrizioni di coste, porti, ridossi, foci di fiumi, città, paesi contenute in gran numero nell'Odissea sono un tentativo di dare forma compiuta e scritta alla tradizione orale dei piloti, dei navigatori greci, fenici, asiatici vissuti tremila anni fa.

E' interessante ricostruire in base al racconto che Ulisse fa ad Alcinoo, re dei Feaci, da cui l'eroe greco si rifugiò dopo un naufragio (Libri IX- XII), la rotta percorsa dalla flottiglia dei reduci dopo la partenza da Troia.

Da Troia Ulisse punta su Ismaro, la capitale dei Cicani, identificabile con l'odierna Maronea, posta non lontano da Alexandropulos, nell'alto Egeo.

Scesa a sud e doppiato Capo Malea la flotta di Ulisse randeggia Citerà (Cerigo), ma poi viene colta da una tempesta di nord-est della quale rimane in balia per nove giorni. Dopo 650 miglia di burrascosa traversata

Ulisse approda a Djerba, l'isola dei Lotofagi. La navigazione fu compiuta alla media di 3 nodi circa, velocità plausibile per le navi dell'epoca. La tempesta che investì le navi di Ulisse fu certamente dello stesso tipo di quella descritta da San Luca negli Atti degli Apostoli, che portò San Paolo dalle coste meridionali di Creta al naufragio di Malta; d'inverno nel Mediterraneo centrale queste bufere marine sono piuttosto frequenti.
Lo scalo toccato successivamente dalla spedizione viene descritto con termini degni di un portolano moderno (Libro IX).

"***Molli ed irrigui prati***
spiegansi in riva del canuto mare.
. . . . .
"***Che dirò del porto? Non v'ha di funi***
né d'ancora mestieri e chi già entrovvi
tanto si può indugiar che de'
le voglie si riaccendano e secondo
spirino i venti. Ma del porto in cinta
s'apre una grotta sotto cui zampilla
l'argentina onda d'una fonte ed a cui
fan verdissimo pioppi ombra e corona"

(I versi riportati, come quelli seguenti, sono stati tradotti dal Pindemonte).

Si tratta ovviamente di un sorgitore molto ben riparato ove non occorre dar fondo, perché è protetto da tutte le traversie, e vi sono possibilità di rifornimenti idrici; c'è anche l'accenno ai punti cospiqui (i verdi pioppi). Questo antico sorgitore si potrebbe identificare o con la laguna di Tunisi o, più probabilmente, con Stagnone o Trapani (Drejana). Qui avvenne l'incontro coi Ciclopi e l'episodio di Polifemo.

Così probabilmente erano le navi di Ulisse.

Successiva tappa è Eolia, descritta come isola vulcanica:

"***cui tutto un muro***
d'infrangibile rame ed una
liscia circonda eccelsa rupe".

Non si tratta dell'arcipelago delle Eolie, che Ulisse toccherà più tardi, ma con ogni probabilità di Ustica dai venti variabili.

Qui Ulisse racconta l'episodio di Eolo che regala al nostro navigatore gli otri che racchiudono i venti. Da Ustica Ulisse riparte verso l'ignoto e dopo nove giorni di navigazione una tempesta ributta le navi di nuovo alla località di partenza. Riprende il mare e dopo sette giorni arriva nel paese dei Lestrigoni antropofagi, sudditi di Lamo. Ecco come viene descritto l'approdo :

"***eccelsi scogli cerchianlo d'ogni parte***
Vi s'alza mai nè piccola onda
e sempre una calma vi appare
tacita e bianca".

I sette giorni di navigazione da Ustica (250 miglia) e la successiva rotta per levante per raggiungere Eea, l'isola di Circe, fanno pensare che il paese dei Lestrigoni sia Bonifacio al quale la descrizione del porto si applica assai bene.

Eea è Ponza ma potrebbe anche essere il boscoso monte Circeo che da lontano appare come una isola in mezzo al mare.

La permanenza con Circe si prolunga e viene interrotta dal mitico viaggio all'Averno: c'è forse un vago riferimento all'antro della Sibilla Cumana nell'odierno lago omonimo?

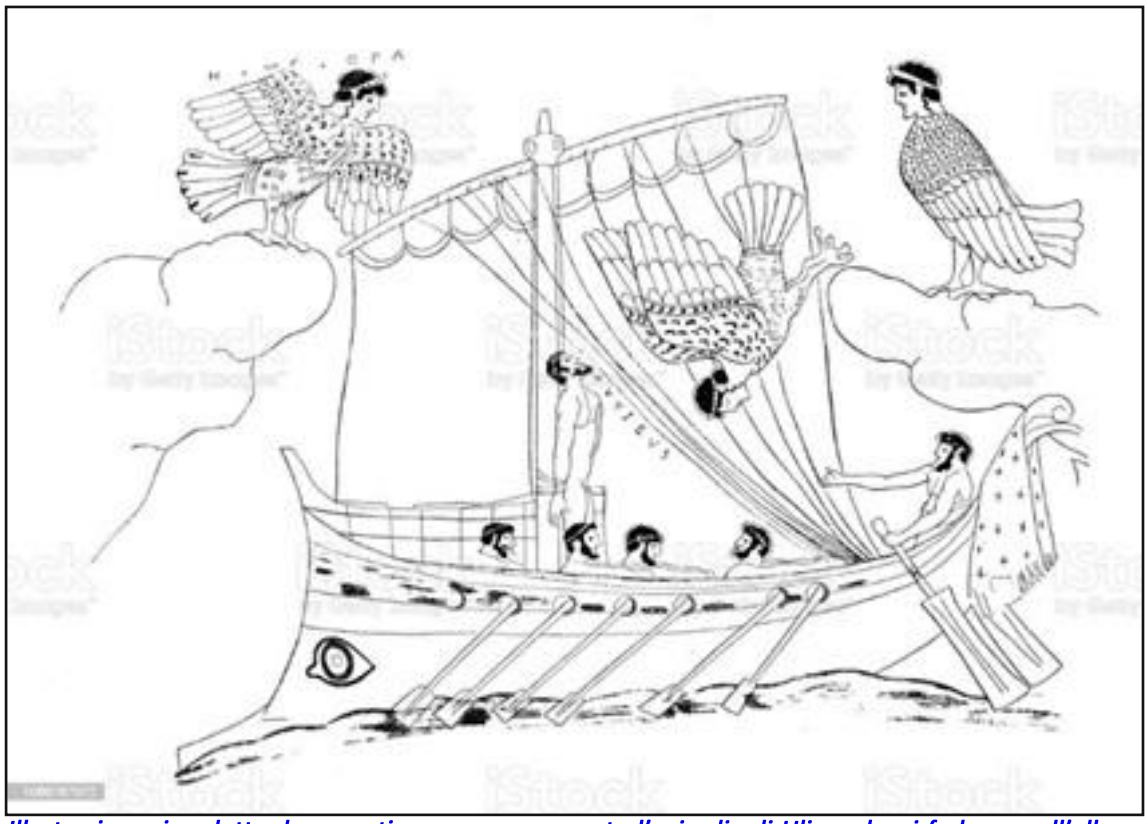


Illustrazione riprodotta da un antico vaso, rappresenta l'episodio di Ulisse che si fa legare all'albero mentre i suoi compagni hanno le orecchie riempite di cera per non soggiacere all'incanto delle sirene.

Prima della partenza da Eea, Circe, indicandogli la rotta più breve per tornare in patria, consiglia Ulisse sul come deve comportarsi per evitare i subdoli allettamenti delle Sirene ed i pericoli dello Stretto di Messina:
"***Or tu Cariddi***
Non t'accostar mentre il mar negro inghiotte
. . . . a Scilla
tienti vicino e rapido trascorri".
Sembra la descrizione attuale nel portolano del Mediterraneo Volume 1 B che dice:
"***Con venti da nord e corrente montante*** (verso N.) ***occorre mantenersi nelle acque della controcorrente di Torre Corallo*** (Costa Calabra)".
Proprio come dice Circe.
Grazie ai buoni consigli Ulisse si salva dalle Sirene (secondo la critica moderna Ulisse e i suoi compagni avrebbero scambiato un branco di foche manache per fanciulle con la parte inferiore del corpo squamosa; la testa e il torso delle foche e il loro modo di gridare hanno in verità qualcosa di femminile la cui isola è Capri oppure gli scogli Li Galli di Positano, evita una eruzione del Vesuvio e una dello Stromboli.
"***denso apparmi un fumo e vasti flutti***",
cioè la Sciara di Fuoco e poi affronta lo Stretto di Messina perdendo numerosi uomini. Non c'è da stupirsene, che ancor oggi il Portolano descrive le difficoltà al passaggio dello Stretto di Messina.
"*Dove la corrente trova notevoli differenze di fondali. . ., si formano dei vortici detti gorofali. I principali garofali* (che si formano dove la corrente trova notevoli differenze di fondali, o quando la corrente centrale incontra le controcorrenti) *sono Scilla lungo la costa Calabra e Cariddi dinanzi alla spiaggia di Torre Faro. Quest'ultimo garofalo è accompagnato talvolta da tale rimescolio del mare da mettere in pericolo le piccole imbarcazioni*".
E poco prima: "Le forti correnti., che talvolta s'incontrano nello stretto nonché i salti di vento e le forti

raffiche... fanno sì che anche un piroscafo può talvolta in queste acque non essere completamente padrone della manovra".

Non c'è da meravigliarsi che Ulisse qui passi un sacco di guai, perdendovi poi tutta la sua flotta, se anche in epoche recenti (1824) una fregata inglese fu abbattuta da un gorgo di violenza superiore al normale. E si trattava da una nave ben più grande di quelle di Ulisse.

Scampando una prima volta al disastro, e tutto sommato con poche perdite, Ulisse approda all'isola del Sole, la Trinacria (Sicilia), e ancor oggi Ognina, presso Catania, è chiamata il Porto di Ulisse. Qui i superstiti della spedizione rimangono a lungo in attesa di venti favorevoli per la traversata verso Itaca ma:

"***Per un intero mese Austro***
giammai di spirar non restava".

Sui venti il Portolano dice:

"***In Giugno*** (e Ulisse certo naviga soltanto nella buona stagione)...***i venti di W sono generalmente forti, ma di breve durata. Lo scirocco al contrario ... dura talvolta una quindicina di giorni e ad esso segue spesso il libeccio che dura poco e gira ad W e WNW portando tempo buono***": esattamente quello che succede ad Ulisse che parte appena casca lo scirocco, ma poi

"***ratto uno stridulo ponente***
infuriato imperversando venne"

fino a provocare il naufragio finale di tutta la flotta e la perdita dei suoi equipaggi finché "***Zefiro ad un tratto rallentò la rabbia***", e torna il tempo buono.

Sui rottami della sua nave dopo nove giorni Ulisse raggiunge Malta, dove gode la sua lunga avventura amorosa con Calipso. E costruisce una nuova nave. La descrizione della costruzione e dell'attrezzatura nel poema è abbastanza curata. Si tratta di uno scafo armato con un albero e una vela quadra, forse simile a quelle scolpite nei sepolcreti e sugli obelischi egiziani: un disegno cioè di origine fenicia.

In 17 giorni Ulisse attraversa lo Jonio (350 miglia), ma nel canale d'Otranto è colto da cattivo tempo - e non è cosa rara - scampando al naufragio grazie al salvagente (la fascia magica) donatogli da Calipso. A stento raggiunge a nuoto Corfù, il regno dei Feaci, dove dimentico delle sue recenti passioni per Circe e Calipso seduce la bella Nausica e la madre: Ulisse era un vero marinaio, con un amore in ogni porto.

La traversata da Corfù a Itaca non ha storia, nè in effetti presenta problemi nautici.

Qui, rientrato in patria, con la uccisione dei Proci, tirannelli locali delle vicine Heptanesoi (le sette isole joniche) si concludono le avventure omeriche di Ulisse. Omero sarebbe stato un buon idrografo, preciso e attento ai particolari.

La rotta di Ulisse secondo l'Odissea

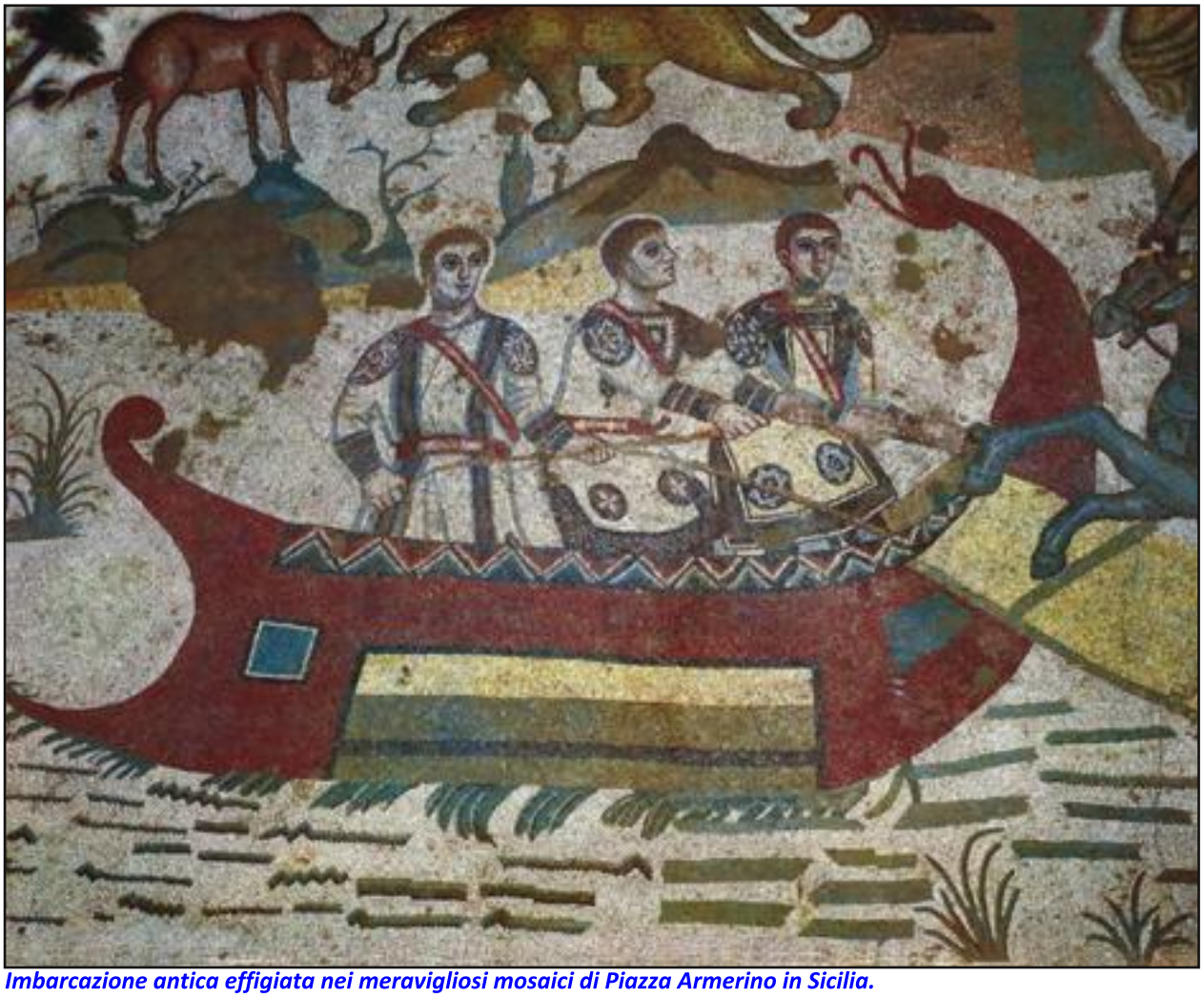
Com'erano le barche al tempo di Ulisse

Le navi greche dell'avventura di Ulisse, che possiamo situare nel tempo a circa 3000 anni fa, erano costruite sul modello cretese, lunghe trenta metri, larghe sei e mezzo ed erano solitamente armate con una trentina di rematori. AI centro sorgeva un solo albero, piuttosto basso, recante una sola vela quadrata; il timone era costituito da un lungo remo che sporgeva lateralmente a poppa.

Queste navi erano costruite in legno, con chiglia dritta, alte ruote a prua e a poppa e robuste costole, a differenza delle navi egiziane dell'epoca, destinate alla navigazione fluviale, che non avevano né chiglia né costole, ed erano costruite con corte tavole chiodate fra loro con una tecnica che sussiste ancora negli ultimi Dhows arabi.

La struttura delle navi greche risentiva cioè fortemente del materiale disponibile, proveniente dalle foreste di alto fusto. Le navi di Ulisse, destinate a sbarcare le forze di spedizione sulle coste nemiche, non avevano speroni come li avevano invece quelle destinate al combattimento, la cui forma ci è stata tramandata da pitture e bassorilievi.

I comenti erano calafatati e verniciati con pece (da cui le navi nere citate dai poeti). Fra i cantieri di allora si conosce il nome di Fericlo che fabbricò le navi di Paride (Iliade canto V verso 59).



Imbarcazione antica effigiata nei meravigliosi mosaici di Piazza Armerino in Sicilia.

CURIOSITÀ STORICHE

Il nostro amabile inviato speciale che si sposta indifferentemente dal profondo Sud al sopraelevato Nord dello stivale, sempre con una plausibile motivazione, non tralascia, da uomo colto e amante della storia e delle cose belle, di andare a caccia di novità da raccontare al Notiziario. Questa volta la novità viene da Torino che erroneamente si pensa che con la marineria non centra niente. Per quanto riguarda le foto a corredo dell'articolo, l'autore si avvale di una speciale fotografa personale: la gentile sua Signora che ringraziamo.

IL BUCINTORO DI TORINO

EMILIO SOMMA

Fino a qualche mese addietro, se taluno mi avesse chiesto quale città fosse legata al Bucintoro, avrei con sicurezza risposto: Venezia. Ed invece… sorpresa!

L'unico Bucintoro . . . doc si trova un po' distante dal mare e precisamente a Torino. Adesso spiegherò il perché.

Il bucintoro, tipica barca da parata veneziana, è stato costruito fin dall'anno mille e continuamente aggiornato dalle necessità dei Dogi e dallo sviluppo della cantieristica navale. Dei vecchi Bucintori si sa poco o nulla e non resta che qualche raffigurazione pittorica del Canaletto o del Guardi (di questo secondo artista è famoso *il Bucintoro nel Canal Grande il giorno dell'Ascensione*).

Non vi sono più Bucintori originali a Venezia giacché l'ultimo esemplare è stato distrutto il 9 gennaio 1798 dagli occupanti francesi in spregio verso la abolita Repubblica di Venezia.

Un solo esemplare di Bucintoro esiste e, come detto, si trova a Torino.

Trovandomi colà per ragioni familiari, sono andato a visitare la Reggia di Venaria ed una indicazione ha colpito la mia attenzione: Scuderie reali e Bucintoro.

Avendo scarsa o nulla familiarità con gli equini mi sono diretto immediatamente verso il Bucintoro, incuriosito soprattutto dal fatto che il mare si trova ben distante da Torino.

Ecco cosa ho scoperto.
Detta imbarcazione fu ordinata da Vittorio Amedeo II nel 1729 e fu realizzata negli squeri (cantieri navali) di Venezia sotto la supervisione dell'architetto Filippo Iuvarra. Pagato 16.228 lire dalla corte dei Savoia, arrivò a Torino il 2 settembre 1731.
Il viaggio da Venezia a Torino durò 31 giorni. Da Venezia arrivò alla foce del fiume Po e da lì risalì fino alla città di Torino grazie alla forza dei cavalli e dei buoi che, dalle sponde del fiume, trainavano l'imbarcazione pesante 60 tonnellate contro corrente.
La fatica degli uomini e degli animali è raffigurata da alcuni dipinti a matita esposti nella sala dove il Bucintoro è allestito.
L'imbarcazione, lunga quasi 16 metri e larga 2.60 metri ha un albero di 12.20 metri, presenta un allestimento speciale, attrezzato su uno scafo tradizionale di peota veneziana.
La peota è un tipo di imbarcazione fluviale a fondo piatto, con opera viva di modesto pescaggio diffusa nella laguna veneta dal XVII al XX secolo. L'imbarcazione è provvista di un'ampia cabina finestrata (tiemo) destinata al trasporto dei regnanti.
Vi sono, infatti, due poltrone che fungono da trono, tappeti e tavoli finemente decorati.
Quattro lanterne poste agli angoli del tiemo costituivano, per così dire, le luci di posizione.
Oltre all'ampia vela al terzo di derivazione dalla vela aurica, che però non credo che fosse utile alla navigazione visto che operava in un fiume, vi erano otto remi aventi alle estremità punte di ferro per consentire di poterli usare come pertiche utili ad agevolare la risalita in acque basse o in tratti paludosi contro corrente.
Il Bucintoro fu usato come barca da parata nel fiume Po in tutte le feste dinastiche ed in occasione della morte di Vittorio Amedeo III nel 1750 e di quelle di Vittorio Emanuele II nel 1842 nonché del duca Amedeo d'Aosta nel 1867.
In data 18 marzo 1868 Vittorio Emanuele II lo donò alla città di Torino.
Fu trasferito nel 1873 al Museo Civico e poi fu custodito fino al 2000 a Palazzo Madama.
Successivamente dato in comodato alla Reggia di Venaria, oggi si trova al primo piano del palazzo insieme alle scuderie reali ove sono conservate le carrozze destinate ai reali della dinastia Savoia.
Ecco perché in un'area boschiva destinata alla caccia è issata una vela che non si gonfierà mai col vento di mare.

Particolari del Bucintoro nella Reggia di Venaria a Torino.

La Stadio del Remo al Lago Patria, periferia di Napoli, è stato teatro d'importanti competizioni remiere che hanno visto in gara canottieri dei più antichi e prestigio Club italiani. Le foto inedite scattate dal fotoreport Riccardi Carbone che stiamo pubblichiamo in questa rubrica sono certamente un prezioso ricordo per i partecipanti. Se qualcno si riconosce e ci scrive premierà il nostro lavoro (redazione@cstn.it).

GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE DI MELBOURNE NEL 1956 E OLTRE

(parte tredicesima - 1° gennaio / 31 luglio 1967

Campionato Italiano Juniores - 2 con e 4 senza)

SERGIO PEPE

La quarta gara in programma il 16 luglio 1967 è il 2 con, che vede all'arrivo (***foto n.1***) primo il C.S. Moltrasino di Moltrasio con Giuliano Tarioni e Giovanni Vitta, tim. Graziano Tambani (***foto n. 2***, ***3*** e ***4***), seconda la Canottieri Varese con Giulio Boldetti e Fernando Branchini, tim Moreno Guiggi, terzo il G.S. VV. F. "Armando Maggi" di Ancona, con Roberto Foghini e Marcello Minotti, tim. Lorenzo Foghini.

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Foto 4

La quinta gara è il 4 senza che vede l'affermazione del C.C. Milano (Waler Folcia, Antonio Franciosi, Attilio Bonetta e Guido Stopelli - ***foto n. 5*** e ***6***) sul C.C. Lecco (Girolamo Riva, Michele Bettiga, Maurizio Zagni, Antonio Locatelli). Come si vede dalla ***foto n. 7***, entrambe le barche sono impostate con il sistema ideato nel 1956 dal vulcanico ing. Giulio Cesare Carcano.

Foto 5

Foto 6

Foto 7

Il Campionato Italiano Juniores sta volgendo al termine: mancano solo il doppio e l'otto. Tenuto conto dei successivi risultati internazionali, dulcis in fundo! Ai prossimi numeri . . .
(***Foto per gentile concessione dell'Archivio Storico Carbone - Napoli***)

Noi che ci ritroviamo su queste pagine siamo tutti, con modalità e coinvolgimenti diversi, attratti dagli Yacht, dalle barche a vela, dagli antichi velieri da guerra, dai piccoli dinghy… è una passione individuale, che ognuno vive in maniera personale, in base al proprio carattere e al proprio vissuto. Circa due secoli fa, in Inghilterra prima e negli Stati Uniti già pochi anni dopo, si diffuse una moda che ricalcava questa passione in miniatura, grazie alle cosiddette "barche da laghetto", piccole ma capaci di appassionare grandi e piccini e di attrarre masse di curiosi nei pressi degli specchi d'acqua delle città anglosassoni…

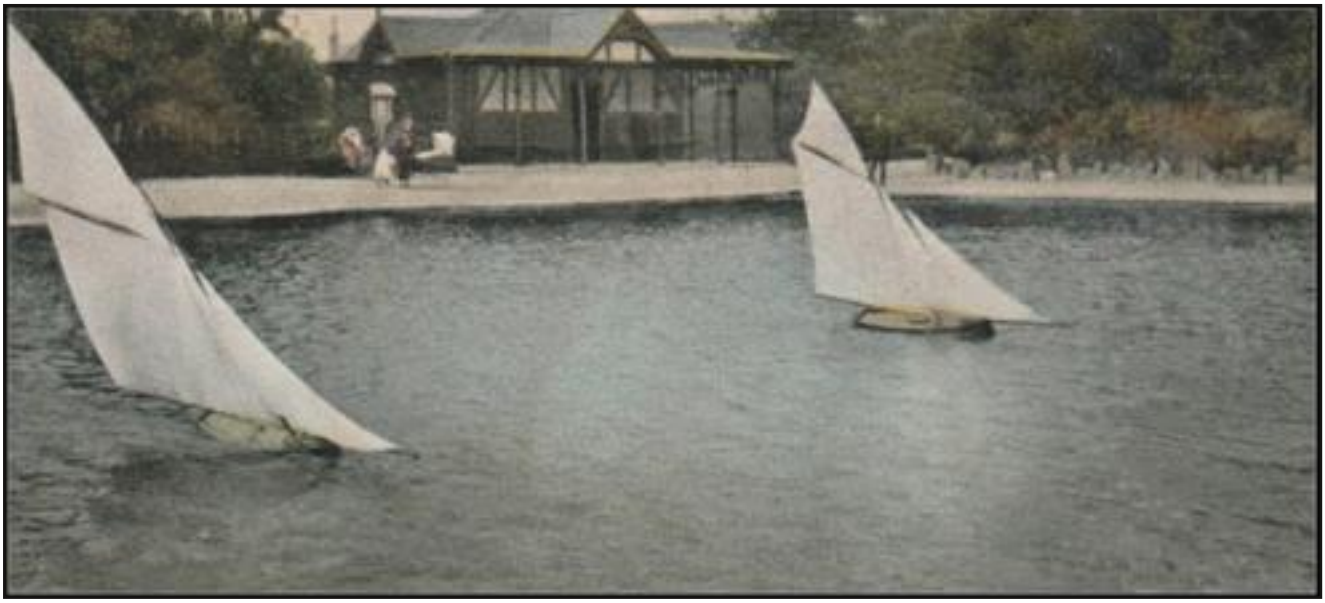
Anni '20 dell'Ottocento: si diffonde in Inghilterra e poi negli States la moda dei "Pound Yachts"

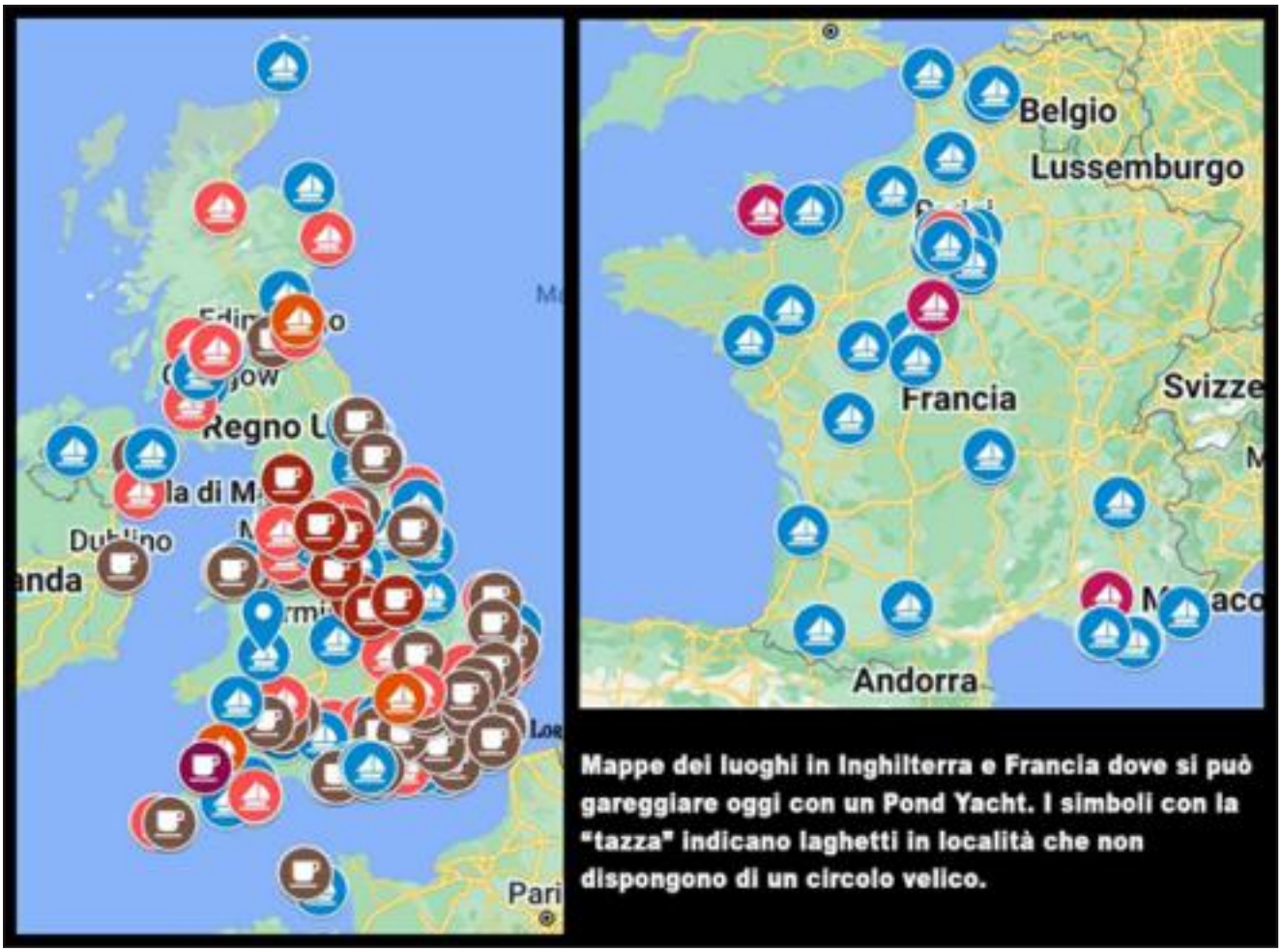
di PIO SALZANO

Intorno agli anni Venti dell'Ottocento, su iniziativa dei Club inglesi, cominciarono a diffondersi dei modellini di barche a vela adatti a navigare negli specchi d'acqua della capitale, e successivamente delle altre città e delle contee. Il fenomeno prese rapidamente piede attraendo l'interesse anche della gente comune, che si assiepava nei pressi del «campo di regata», tifando per uno dei contendenti e spesso scommettendo (anche grosse somme) sulla sua vittoria. Dal Regno Unito, dopo pochi anni la consuetudine prese piede anche negli Stati Uniti.

Le gare estemporanee del fine settimana generarono poi veri e propri campionati, di importanza via via crescente. I modelli utilizzati («Pond yacht» o «barche da laghetto») finirono col tempo ad essere sempre più sofisticati, coinvolgendo anche in alcuni casi i progettisti dei velieri autentici e artigiani provetti per costruzioni a ordinate e fasciame con legni pregiati con buone caratteristiche di leggerezza e resistenza. Invece i «regatanti della domenica», che non potevano sostenere tali costi, si affidavano ad artigiani del legno che realizzavano scafi pieni, chiaramente più pesanti e meno performanti.

Oggi l'erede di questo hobby è diventato uno «sport» maturo e chiaramente lo stato dell'arte prevede l'utilizzo di materiali sofisticati e di radiocomandi che consentono manovre molto precise nel corso di campionati, suddivisi per classi, anche di rilievo internazionale.





Mappe dei luoghi in Inghilterra e Francia dove si può gareggiare oggi con un Pond Yacht. I simboli con la "tazza" indicano laghetti in località che non dispongono di un circolo velico.

….e chi volesse vedere a cosa ci ha portato oggi questa coinvolgente passione, non ha che da curiosare nel link che segue:

1950: **https://youtu.be/hsEuQMUd1cQ**

1960: **https://youtu.be/5h9im0Vcg14**

2016: **https://youtu.be/0phX-nkDHRM**

Per saperne qualcosa in più (in inglese): **https://youtu.be/VIHdfN1vPNw**

LIBRI IN VETRINA . . . raccomandati

L'ISTRUZIONE NAUTICA NEL REGNO DI NAPOLI (1734-1861)

di Maria Sirago, Nadir Media Srl 2022

Il libro di Maria Sirago tratta del ruolo svolto dal Regno di Napoli nell'ambito dell'istruzione nautica, necessaria per formare gli ufficiali della flotta, sul modello di quella di Cadice, e i capitani, o pilotini, della marina mercantile in età borbonica, sul modello di Siviglia.

Il volume, preceduto dall'ottima presentazione del prof. Lepore, è diviso in due parti. Nella prima si analizza l'insegnamento tecnico pratico e si analizza la biografia di alcuni insegnanti, come Vito Caravelli (insigne matematico) e Ferdinando Scarpati (professore di nautica) e dei libri di testo utilizzati. Per i libri di testo in appendice sono state ricostruite la biblioteca dell'Accademia di Marina, fondata nel 1735, i cui volumi sono conservati nella Biblioteca dell'Accademia Navale di Livorno e quella della scuola nautica di Piano di Sorrento. Nella seconda parte viene ricostruita la storia dell'Accademia di Marina, dove si formava un personale altamente specializzato, e delle principali istituzioni scolastiche sorte per formare i pilotini.

In Italia la prima scuola nautica per i piloti era nata a Venezia nel 1739, la seconda a Trieste nel 1754 per volere dell'imperatrice Maria Teresa d'Austria e a Livorno nel 1766. Nel 1770 furono create le scuole nautiche di Napoli e di Piano e Meta di Sorrento a spese dello stato con le rendite sequestrate ai gesuiti, espulsi nel 1767, secondo il piano di Antonio Genovesi. Questi fin dagli anni Cinquanta aveva sottolineato la necessità di creare delle "scuole per il lavoro" (i moderni istituti tecnici) per formare una nuova e moderna classe di operai alfabetizzati, tra cui i piloti e marinai, a cui si dovevano insegnare anche le lingue straniere, inglese e francese, per poter commerciare. Poi tra il 1789 ed il 1790 sorsero in Sicilia due importanti scuole a Palermo e Siracusa. Nel corso del XIX si ebbe un ulteriore sviluppo dell'istruzione nautica che doveva essere perfezionata per formare piloti in grado di condurre i nuovi battelli a vapore come il Ferdinando I, varato a Napoli il 1818.

Nel 1788 i padroni di barche ed i marinai di Procida aprirono una scuola nautica su modello di quella di Piano anche sull'isola di Arturo, a spese della comunità, o "bussola dei padroni di barche", un ceto che si era sviluppato notevolmente.

Grazie alle nuove conoscenze tecniche la marina mercantile ebbe un notevole sviluppo, riuscendo a compiere anche viaggi in Mar Nero, nel Mar Baltico e transoceanici, in modo da formare un vero e proprio mercato globale in cui Napoli rivestiva un ruolo centrale

Lo sviluppo dell'istruzione nautica fu uno dei cavalli di battaglia del nuovo sovrano spagnolo ed il suo ampliamento durante il corso del Settecento fu dovuto sicuramente anche alle idee degli illuministi meridionali come Genovesi e Filangieri. Lo stato borbonico, infatti, dové provare a risolvere una fortissima povertà e lo fece attraverso l'opera di una diffusa istruzione di massa e con la costruzione di opere che ancora possiamo ammirare percorrendo le strade della nostra meravigliosa città come l'Albergo dei Poveri.

Nodo centrale nei programmi dell'istruzione nautica fu lo studio dell'astronomia, iniziato a fine Settecento grazie al ministro John Acton, che aveva stilato un piano per riorganizzare la marina, ed aggiornato e migliorato durante il Decennio Francese (1806-1815), quando si ebbe la creazione dell'Osservatorio Astronomico di Capodimonte, terminato negli anni Venti. (***Mario Rastrelli***)

L'istruzione nautica fu naturalmente tra i prodotti della storia ed infatti attraversò pienamente i tre periodi storici di cui la prof.ssa Sirago si è interessata:

-primo periodo borbonico (1734-1806)

-epoca francese (1806-1815)

-secondo periodo borbonico (1815-1860).

L'ANGOLO DELLA POESIA

L'Ammiraglio di Squadra Paolo Alberto Timossi, velico dello S.V.M.M. ed appassionato lettore del Notiziario, ci invia per la pubblicazione la seguente nota poesia del verseggiatore toscano Renato Fucini (1843 – 1923) che amava firmarsi con l'anagramma Neri Tanfucio, vezzi dell'epoca. La poesia è stata un regalo del Padre dell'Ammiraglio, Ufficiale degli Alpini, che gli unici viaggi per mare li fece dall'Africa Orientale all'India prigioniero degli Inglesi ove rimase per quasi 5 anni e viaggio di ritorno Bombay - Napoli a guerra finita. Anche suo padre voleva fare il marinaio, ma in quegli anni L'Accademia Navale cambiò le date di arruolamento e così andò a Modena.

VADEMECUM DEL PERFETTO NAVIGATORE

Con tutti i mari, con tutti i venti
Il navigare è sempre da imprudenti.
Vento a ponente
Chi salpa dalla riva se ne pente.
Quando soffia il Maestrale,
Stare in porto non è male.
Se la brezza è di Nord-Este
Fuggi il mar come la peste.
Vento fresco di Provenza,
Navigar non è prudenza.
Se a Libeccio gira il vento,
Fuggi il mare con spavento.
Nubi a levante,
Catene, ancore e boe son cose sante.
Vento alla terra,
Chi sta in porto mai non erra.
Se t'imbarchi col Grecale,
Pescicani e funerale.
Se t'imbarchi col Garbino,
E tremendo il tuo destino.
Pecorelle a mezzogiorno,
Partirai senza ritorno.
Pecorelle all'orizzonte,
Vai sul molo e... dietro fronte.
Aria rosa al tramonto,
Navigar non mette conto.
Aria rossa alla mattina.
Non salpar, torna in cantina.
Bonaccia la mattina alla riviera,
La partenza rimandala alla sera.
Bonaccia sulla sera, alla marina,
Non t'imbarcar, aspetta domattina.
Se a ponente vedi un lampo,
È naufragio senza scampo.
Quando è pronto il tuo veliero,
Non salpar, muta pensiero.
Quando è sole o solicello,
Non montare sul battello.
Non gettare in mar la lancia,
Se a cuore hai la tua pancia.
Né di Venere né di Marte,
Non s'imbarca né si parte.
L'esperienza ce la dà per certa,
Andar per mare, sepoltura aperta.
Guarda il mare e s'è maretta.
Resta a terra con gran fretta.
Il buon nocchier con lo scirocco fresco,
Pensa ai suoi casi e si trattiene al desco.
Il buon nocchier quand'ode il mar che rugge,
Monta in un treno e senza indugio fugge.
Il buon nocchier, anche se il tempo è bello.
Non sì fidi e s'attacchi al gavitello.
Il buon marino quando il tempo è brutto.
Piuttosto che salpar risica tutto.
Il buon nocchiero, anche coi venti aprichi,
Pensa alla pancia e se la serba, ai fichi.
Messi a scelta l'acqua e il vino,
Scansa l'acqua il buon marino.
Se vuoi essere buon nocchiere
Volgi al mar sempre il sedere.