NOTIZIARIO
CSTN
CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA
www.cstn.it

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

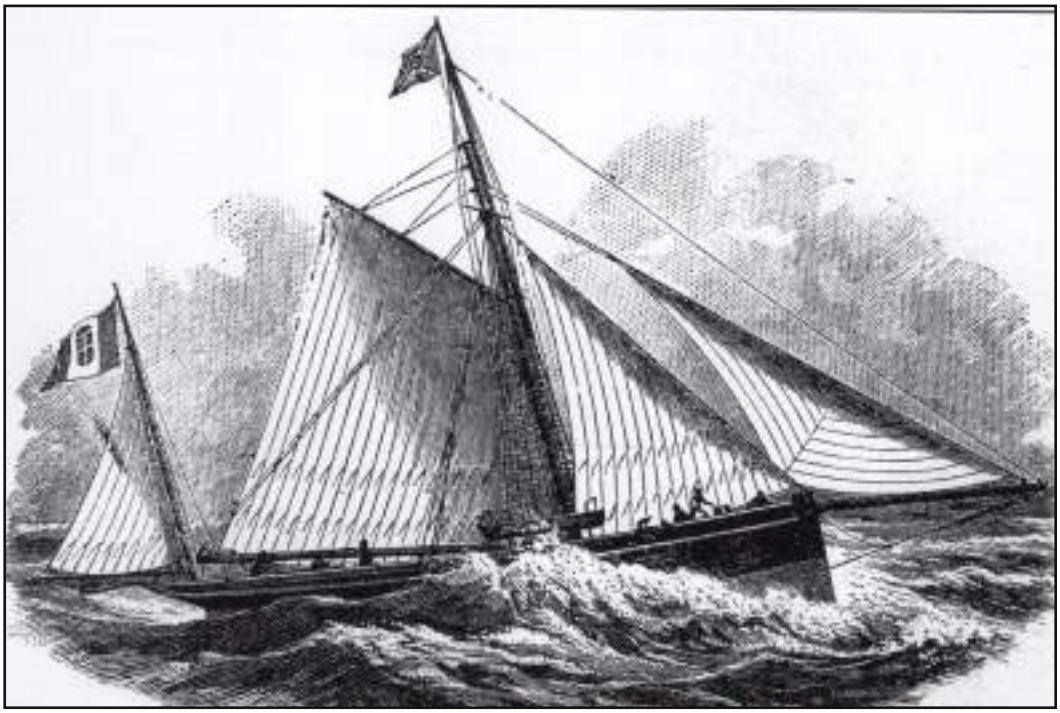
ANNO VIII - N° 83 | NOTIZIARIO ON-LINE | luglio 2019

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- *Corsaro II in Oceano Pacifico* (II parte) ..... pag. 2
- I Capitani procidani - (II parte) ..... pag. 7
- Personaggi della storia (A. Vespucci) ..... pag. 13
- Archivio Carbone ..... pag. 15
- Ritagli di storia ..... pag. 20
- Storia di Navi ..... pag. 24
- Ricordo di Lowell North ..... pag. 28
- Libri in vetrina (Dick Carter) ..... pag. 30
- Ex voto ..... pag. 32

EDITORIALE

Lo sport della Vela nella nostra Marina Militare ha origini antiche e gloriose, sin dal 1935 quando l'ammiraglio Domenico Cavagnani (1876/1966) - Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore - istituisce "MARIVELA" presso il Comando Marina di Napoli. Si deve proprio a Cavagnani se l'Accademia Navale di Livorno, della quale era stato Comandante dal 1929 al 1932 e dove fare Vela era obbligatorio per tutti gli allievi ufficiali, sfornerà fino agli anni Sessanta, un numeroso gruppo di velisti che diverranno famosi vincendo regate e titoli internazionali, onorando il tricolore su tutti mari del mondo. Molti di quei velisti oggi scrivono i loro ricordi, spesso inediti, sul Notiziario: noi ci onoriamo di ospitarli e speriamo Voi, amici lettori, di leggerli.



1892-1893. Enrico Alberto D'Albertis, ex ufficiale di Marina, comandante del "Corsaro" battente la bandiera della Regia Marina sulla rotta di Colombo.

Hanno collaborato: *Fabio Colivicchi, Tobia Costagliola, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Gandolfi, Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

Con questa seconda puntata continua il racconto di una indimenticabile impresa del "Corsaro II", la prestigiosa barca-scuola a vela della nostra Marina che ha portato il tricolore italiano con onore sui mari del mondo. A parte il valore e la preparazione irripetibile degli Ufficiali e Sottoufficiali di quei tempi quando la navigazione transoceanica era una autentica avventura, il merito principale di queste imprese è quello di aver collaborato alla diffusione dello yachting in Italia e facendo conoscere all'estero la nostra cantieristica.

"*Corsaro II*" in Oceano Pacifico

MASSIMO MINERVINI

(Seconda parte)

FANNING ISLAND

Ed ora qualche cenno storico e una breve descrizione dell'isola a favore dei lettori di queste mie righe che, forse, come è successo a me, scoprendo l'esistenza di questo atollo sperduto, decideranno di farvi scalo. Preciso che le mie note sono riferite al 1965 ed i navigatori di oggi troveranno la stessa meravigliosa natura ma non l'atmosfera che trovammo noi.

Fanning Island - Veduta aerea, il "pass", Corsaro alla fonda e una abitazione

L'atollo fu scoperto nel lontano 1795 dal Capitano statunitense Edmund Fanning che si rifornì sull'isola, ma non dette molta importanza alla scoperta. Comportamento ben diverso ebbero i navigatori inglesi che, negli anni seguenti, misero l'isola sotto protezione dell'Inghilterra, per incorporarla nella colonia britannica delle isole Gilbert nel 1939, trasferendovi una piccola comunità di Polinesiani che dovevano curare la piantagione di palme per la raccolta della copra, la polpa essiccata delle noci di cocco, da cui si ricava l'olio di palma. L'isola visse per tanti anni nel completo isolamento. Solo durante la seconda guerra mondiale si stabilì sull'isola, oltre ai nativi, un piccolo contingente di militari neozelandesi per difendere il nodo di cavi telegrafici che, attestati sull'isola, collegavano i possedimenti inglesi in Pacifico. La guerra coinvolse, anche se marginalmente, Fanning ed era

ancora visibile un cannone posto a difesa del pass.
Nel 1979, quindi anni dopo il nostro scalo, le Isole Gilbert raggiunsero l'indipendenza e fu costituita la Repubblica di Kiribati. Fanning assunse il nome Tabauarean che, nel linguaggio dei nativi, significa “orma di scarpa”. Questa è infatti la forma dell'atollo posizionato in latitudine 3°51' Nord, longitudine 159°21' Ovest, poco lontano dall'equatore e dalla linea di cambio data.
L'isola è una scogliera madreporica che racchiude una ampia laguna interna; un pass nel lato ovest permette l'ingresso nella laguna che raggiunge una profondità massima di 15 metri.
Ma torniamo alla nostra narrazione. Avvistata l'isola, ci avvicinammo senza sapere quello che ci aspettava. Le uniche informazioni che avevamo erano quelle riportate sul portolano dell'istituto idrografico inglese, pubblicazione realizzata per navi e che non fornisce indicazioni per imbarcazioni minori che possono entrare nella laguna interna. Non avendo una carta dettagliata e con il motore in avaria, ci stavamo orientando a riprendere la navigazione per Samoa al massimo dopo aver inviato a terra il nostro battellino per una breve ricognizione. Mentre preparavamo la messa a mare del battello, vedemmo, con sorpresa, uscire dal pass diverse canoe che remavano verso di noi. Dopo poco eravamo circondati dalle canoe condotte da polinesiani festanti che ci indicavano la direzione del pass e ci raggiunse una imbarcazione a motore, condotta da una persona con lineamenti europei, che si presentò come “pilota del porto”. Dopo avergli comunicato chi eravamo, il porto di provenienza e di destinazione e la nostra intenzione di passare qualche giorno nell'isola, ci prese a rimorchio conducendoci nella laguna interna, dove gettammo l'ancora nel posto indicatoci e stendendo dei cavi a poppa fissati alle palme. E così, dopo aver lasciato la vita frenetica di Honolulu e dopo otto giorni trascorsi in mare, ci siamo ritrovati in un luogo fuori dal tempo. Eravamo approdati su suolo straniero, ma non esistevano dogana, polizia, controllo passaporti né altre formalità.
Ultimato l'ormeggio invitammo a bordo il nostro pilota, che si dimostrò persona affabile e desideroso di ascoltare e di parlare. Scoprimmo così la realtà di Fanning, dove vivevano circa 500 polinesiani che curavano la piantagione di palme, la raccolta e l'essicazione delle noci di cocco, per ottenere la copra. Il Sig. Palmer, questo il nome del nostro ospite, di nazionalità neozelandese, era il rappresentante del governo e della società che gestiva la piantagione. L'unica autorità di Fanning.
I collegamenti con il resto del mondo avvenivano una volta l'anno e per poche ore, quando una nave neozelandese faceva scalo per caricare la copra e sbarcare generi vari, cibo in scatola e riso. Tutto avveniva senza scambio di denaro; non c'erano né banche dove depositarli né negozi dove spenderli. Gli abitanti vivevano con il pesce ed i crostacei che la laguna ed il mare aperto fornivano, i frutti che gli alberi producevano, con l'allevamento di polli e maiali e con quanto portava la nave nella sosta annuale.
Il *Corsaro* sostò per tre giorni a Fanning e dopo aver sistemato la barca e tentato, senza successo, di far ripartire il motore, l'equipaggio si dedicò all'esplorazione dell'isola, mentre io dedicai il mio tempo libero alla pesca. Approfittai della disponibilità del nostro ospite, a cui avevo detto dei miei insuccessi durante la navigazione e mostrato le mie lenze, chiedendogli di fare una battuta di pesca, insieme a lui, in mare aperto con la sua pilotina. Il mattino seguente, ancora prima dell'alba, ero già a terra pronto per la battuta e quando arrivò il sig. Palmer con uno dei polinesiani con le loro attrezzature da pesca, mi resi conto dell'ineguatezza delle mie lenze e delle mie esche. Le lenze erano di uno spessore ben superiore alle mie, terminavano con un cavetto in acciaio a cui era fissato l'amo su cui veniva innescato un pesce di dimensioni tali che per me sarebbe stato una preda degna di essere fotografata. Una lenza aveva addirittura come terminale uno spezzone di catena ed un enorme amo che ricoperto da un semplice straccio bianco, mi dissero, sarebbe stata usata solo in presenza di pescicani.
La battuta di pesca fu un successo e le prede furono sufficienti per sfamare l'intero equipaggio. Il giorno dopo, non so se per tradizione settimanale o per festeggiare la nostra presenza, fu organizzata una folcloristica pesca nella laguna a cui parteciparono quasi tutti gli isolani. Secondo gli ordini del capo pesca, veniva stesa una lunga rete, nelle acque basse dove i pescatori potevano camminare, sostenuta da pali piantati nel fondo sabbioso, formando un ampio cerchio. Ultimata questa fase, i pescatori che erano all'interno della rete, iniziavano a battere sulla superfice dell'acqua ed i pesci, cercando di fuggire, finivano nelle maglie della rete che veniva poi salpata per prendere il pescato.
Nelle sere trascorse nell'isola, l'equipaggio fu sempre invitato a cena dal nostro ospite che abitava in una caratteristica costruzione in legno posta in prossimità del pass di ingresso nella laguna. La casa aveva un ampio patio pieno di cimeli di pesca e ornato con reperti provenienti da navi naufragate o relitti trasportati dal mare. Per chiamare le persone a suo servizio, aveva una colonnina dei telegrafi di macchina che, agendo sulle manopole, produceva il caratteristico suono. Ma quello che più colpiva era un ampio scavo nella madrepora, delle dimensioni

di una piscina, dove nuotavano alcuni squali.
Davanti al patio, correvano numerosi bambini, razzolavano galline, mentre lateralmente il personale a suo servizio accudiva al barbeque per la cottura del pesce e dei polli. Quando il nostro equipaggio arrivava per la cena, il nostro ospite aveva già preso qualche aperitivo e non disdegnava il vino che avevamo portato dalla cantina del *Corsaro*. Era quindi più loquace del solito e ci colpì quando, per fornire ai cuochi la carne da cuocere, imbracciò un fucile e sparò ai polli.
Nelle nostre abitazioni usiamo un campanello per chiamare eventualmente il personale di servizio, abbiamo un piccolo acquario con pesci rossi, ci riforniamo di carne e pesce al supermarket, a Fanning c'erano abitudini ben diverse!
Come in tutte le cose della vita esisteva anche il rovescio della medaglia. Il nostro medico, su richiesta del Sig. Palmer, si recò a visitare i polinesiani ammalati e non trovò una situazione sanitaria edificante. Malattie endemiche colpivano gli isolani e la mancanza di assistenza e di medicinali rendevano difficile la guarigione.
Il nostro medico risolse anche un dubbio che assillava il sig. Palmer, voleva sapere quali fossero suoi figli fra i tanti piccoli che giocavano sul piazzale. Si accontentò della semplice risposta del dottore: quelli con la carnagione più chiara.
Il mattino del 12 ottobre, dopo aver ricevuto dai nostri amici pesce in abbondanza e donato, in cambio, gran parte delle nostre scatolette, salpammo l'ancora ed a rimorchio della pilotina, uscimmo in mare aperto. La sosta a Fanning era stata un avvenimento così particolare per noi ma anche per gli abitanti dell'isola.
Preparando queste note ho fatto una ricerca su questo atollo, per scoprire quanto sia cambiata la vita e l'atmosfera. Una nave da crociera vi fa scalo settimanalmente provenendo da Honolulu e, gettata l'ancora fuori dal pass, trasferisce a terra per poche ore, centinaia di turisti che devono trovare tutte le comodità a cui sono abituati, dalle seggiole a sdraio, alle bibite fredde, ai panini e gli abitanti hanno cambiato le loro abitudini vendendo collane di conchiglie, parei, oggettistica. Il denaro e la civiltà del consumo hanno raggiunto Fanning e l'atmosfera che avevamo trovato noi si è completamente persa.

FANNING – PAGO PAGO

Fuori dal pass, salutato il nostro pilota, offrendogli una ultima bottiglia di vino, mettemmo in vela dirigendo per la zona dove si era svolta la battuta di pesca nei giorni precedenti. Malgrado le nuove lenze regalatemi, non ebbi successo e la deviazione, invece di una battuta di pesca, si trasformò in una serie di battute nei miei confronti. Ma nei giorni seguenti le cose cambiarono in mio favore ed in occasione del primo pesce preso, trovai questa nota sul giornale di bordo: “Ti ringraziamo o Signore Ufficiale in seconda per il pesce che finalmente ci hai fatto mangiare”. Altre belle prede raggiunsero la nostra cucina nei giorni che seguirono.
Davanti alla nostra prua ci attendevano 1200 miglia di mare per raggiungere il porto di Pago Pago, capitale delle isole Samoa Americane. Il vasto arcipelago delle Samoa è composto da due gruppi di isole con diversa organizzazione politica, come conseguenza delle vicende storiche che le hanno coinvolte nel corso degli anni; le isole più occidentali sono uno stato indipendente dal 1962, con capitale Apia nell'isola di Upolu, mentre il gruppo di isole ad oriente sono territorio degli Stati Uniti, con capoluogo Pago Pago nell'isola di Tutuila, dove era programmato il nostro scalo.
La rotta Sud Ovest che dovevamo seguire ed i venti provenienti mediamente da Est Sud Est, consentirono al

Corsaro di sviluppare una buona velocità con l'impiego delle vele da lasco e da poppa e consentirono all'equipaggio un allenamento alle manovre con lo spinnaker.
Nelle ore notturne del 14 ottobre passammo l'equatore ma i tradizionali festeggiamenti si svolsero il giorno seguente con un pranzo in coperta e con i commensali che sfoggiavano colorati parei e collane di conchiglie in una splendida giornata con mare calmo e vento leggero (*Nella fotografia: il Comandante ed alcuni membri dell’equipaggio “addobbati” per la tradizionale celebrazione del passaggio dell’Equatore*). Il vento fu propizio per noi non solo nel passaggio dell'equatore ma in tutto

l'attraversamento della fascia equatoriale dove, normalmente, insiste calma di vento che può durare anche settimane e che ci avrebbe ritardato notevolmente, non potendo ricorrere al motore.
Passato l'equatore la navigazione proseguì con l'alternarsi delle guardie e con venti portanti ma la grande novità fu la comparsa in cielo, ancora bassa sull'orizzonte, della Croce del Sud, costellazione che nell'emisfero australe indica il polo sud. Nuove costellazioni e nuove stelle da osservare per calcolare la posizione del *Corsaro*.
Dopo otto giorni di navigazione, ad una distanza di circa 50 miglia da terra, riuscimmo a contattare la stazione radio di Pago Pago comunicando la prevista ora di arrivo e dopo poche ore si delineò il profilo dell'isola.
Nel canale fra l'isola di Tutuia e l'isola disabita di Aunu, il vento ci volle salutare con forti raffiche, obbligandoci ad una rapida riduzione di velatura. Passato il canale dove il vento era aumentato per effetto Venturi, il vento tornò maneggevole ed entrammo nella ampia e ben protetta baia di Pago Pago ormeggiandoci, con manovra a vela. La baia che accoglie il porto non è altro che la bocca di un antico vulcano con un lato franato ed invaso, in tempi remoti, dal mare. L'isola è sede di una base della marina statunitense fino dai tempi della seconda guerra mondiale a cui ci rivolgemmo per il nostro motore. I meccanici riuscirono a far partire il motore ma non avendo individuato la causa del malfunzionamento non ci dettero nessuna garanzia e decidemmo di impiegarlo solo per emergenza.

L'equipaggio approfittò dei sette giorni di sosta per rimettere in ordine l'imbarcazione, mentre una pioggia insistente limitava i progetti turistici. Non mancarono inviti a cene animate da danze folcloristiche delle Samoa.

PAGO PAGO – SUVA

Il mattino del 26 ottobre lasciammo l'ormeggio, salutati dai nuovi amici che offrirono ai giovani ufficiali le tradizionali collane di conchiglie auguranti il buon viaggio.
Dopo le due precedenti tappe di oltre 1000 miglia, la navigazione per Suva, capitale delle isole Fiji, ci appariva come una breve passeggiata di solo 700 miglia! Ma oltre alla più breve distanza da coprire, la navigazione si presentava più varia. Dopo le iniziali 300 miglia di mare aperto, si sarebbe svolta fra le tante isole che compongono l'arcipelago, interrompendo la vita di bordo con l'avvistamento di ogni nuova isola. Avendo la possibilità di verificare i punti astronomici con la posizione ricavata con rilevamenti a terra, lasciai ai giovani il sestante, mettendoli in gara fra loro anche per individuare chi meglio osservasse in precisione e rapidità.
Per tutta la traversata il vento fu favorevole mantenendo direzione costante che ci consentì andature al lasco e velocità sostenute.
Al passaggio del meridiano 180, linea del cambio data, dal giorno 28 ottobre passammo direttamente al giorno 30 ottobre. Il passaggio della linea cambio data, per i naviganti italiani, è un traguardo significativo perché segna di aver raggiunto il punto più lontano dal nostro mare. Gli altri momenti significativi per un marinaio sono il superamento dello stretto di Gibilterra, che conduce in acque oceaniche, il passaggio dell' equatore per navigare nell'emisfero australe e quello più ambito ma anche il più pericoloso, il passaggio di Capo Horn, punta estrema del continente Sudamericano, che divide l'oceano Pacifico dall'Atlantico, dove le condizioni meteo sono proibitive.

Dopo aver superato le molte isole sulla nostra rotta, nel pomeriggio del 31 Ottobre riuscimmo a contattare Suva Radio, informando del nostro arrivo. A notte inoltrata entrammo nel canale di ingresso e la direzione del porto ci indicò di dare fondo nella zona prevista per la quarantena, in attesa dell'ispezione doganale. Sorpresi da questa procedura, fummo raggiunti da un battello della polizia e salì a bordo un ufficiale in perfetta divisa con il tradizionale gonnellino figiano ed il frustino sotto il braccio. Dopo il controllo dei documenti volle ispezionare i locali di bordo e nel locale di prua, dove, fra l'altro, tenevamo una rete per mantenere la frutta fresca, trovò delle mele morse da un ..... clandestino. Avevamo imbarcato a Pago Pago, a nostra insaputa, un topo che, malgrado i miei tentativi di cattura, era sopravvissuto. La fortuna ci sorrise durante la notte ed il clandestino, senza essere disturbato dal rumore della barca in navigazione e dai movimenti dell'equipaggio, entrò in una delle trappole che avevamo inventato con scatolette metalliche con il coperchio tagliato ad imbuto ed un pezzo di formaggio come esca. Mi ero ispirato alle nasse per la pesca delle aragoste! Al mattino, con il clandestino in gabbia, ci fu data "libera pratica" e ci ormeggiammo in banchina.

Il *Corsaro* aveva effettuato la traversata ad una velocità media di oltre otto nodi, guadagnando giorni sulla prevista tabella di marcia ed il Comandante decise di estendere il periodo di sosta in porto. Avevamo così tempo per i lavori a bordo e per attività turistiche.

Le Fiji sono un vasto arcipelago composto da oltre 900 isole di origine vulcanica, delle quali solo una parte è abitata. Nel 1874 l'arcipelago divenne colonia Britannica e rimase tale fino alla proclamazione dell'indipendenza nel 1970. I coloni inglesi dedicarono i fertili terreni delle isole alla coltivazione della canna da zucchero e non avendo mano d'opera disponibile, fecero affluire lavoratori dall'India, modificando in breve tempo l'assetto della popolazione. Si formarono tre diversi strati sociali in contrasto fra loro: inglesi, indiani, figiani. Solo dopo la conquista dell'indipendenza i nativi hanno potuto inserirsi nelle posizioni di rilievo.

I caratteristici poliziotti ed il porto

(***continua al prossimo numero***)

Seconda parte dell'affascinante racconto di Tabia Costagliola sulla storia di uno dei tanti valorosi ed intrepidi comandanti della gloriosa marineria procidana. Dopo circa 50 giorni dal naufragio del brigantino "Monte Bianco" l'equipaggio compatto e determinato, superando con coraggio prove durissime, approda sull'isola Tubuai nella Polinesia francese. Proseguendo la lettura, piacevole come sempre, della storia ricostruita dal comandante Costagliola si possono apprendere i dettagli e la conclusione a lieto fine di questa avventura marinaresca.

(33 DL NEWS 2016 VOL IX - DL NEWS-economia storia attualità Foglio telematico a cura di Decio Lucano 31 ottobre 2016)

I CAPITANI PROCIDANI DELL'ULTIMA VELA
PASQUALE SCOTTO LAVINA

Il Capitano che partì "a vela" e ritornò "a vapore"

TOBIA COSTAGLIOLA

(Seconda e ultima parte)

I naufraghi alla ricerca della salvezza

Gli uomini erano sfiniti e, in balia delle onde, trascorsero la prima notte da naufraghi, tra veglia e sonno, mentre il Comandante e qualche volontario più resistente iniziarono i turni di guardia. L'indomani mattina, mentre il vento rinforzava, sotto l'alternarsi di frequenti piovaschi, le barche venivano governate con remi e timone mentre si faceva il tentativo di allestire, prima su una lancia e poi sull'altra, l'alberetto con vela in dotazione delle imbarcazioni. Fu fatto l'inventario di cibo, acqua e strumenti nautici. A Newcastle, durante la lunga sosta, le lance, con le loro dotazioni, erano state completamente revisionate. L'acqua nelle casse metalliche era stata cambiata, le confezioni di gallette erano state sostituite ed erano state aggiunte, per la prima volta, delle "strane" scatolette di carne australiana molto pubblicizzate a Newcastle. Soltanto il rum sigillato nel classico barilotto di legno non era stato toccato. Il comandante e lo scrivano, avendone avuto tutto il tempo, erano riusciti a portare con sé, oltre ai giornali di bordo, il sestante, il cronometro, e qualche carta nautica C'erano tutti i presupposti di un ragionevole ottimismo per affrontare la navigazione verso la terra più vicina. L'unico elemento imponderabile era l'Oceano Pacifico con tutte le sue prerogative: bonacce, groppi, uragani, correnti, Alisei Sud Est, ecc. La posizione stimata il giorno dell'abbandono del bastimento era a circa 450 miglia a SW della Polinesia francese. Dopo aver lasciato la North Island della Nuova Zelanda i prevalenti venti meridionali da SW e da SE avevano spinto il bastimento verso le basse latitudini fino al 28° parallelo Sud. Il Comandante contava, dopo il passaggio a sud della "Rapa Island" di dirigere con rotta SE verso Valparaiso bordeggiando l'aliseo di SE. La speranza dei naufraghi era che proprio l'aliseo avrebbe potuto aiutare le due imbarcazioni a raggiungere qualche isola dell'arcipelago. Ma l'oceano sembrava prendersi gioco di quelle due imbarcazioni che, tra violente e brevi tempeste, onde gigantesche, vento contrario o favorevole, lunghe bonacce, spesso le faceva avanzare verso le isole e poi retrocedere.

Terra in vista

Solo dopo circa 46 giorni di tribolazioni si avvistò un piccolo rilievo che compariva e scompariva dall'orizzonte. Gli uomini sembravano aver ripreso vigore e cominciarono a remare mentre le vele, ormai a brandelli, erano completamente inservibili. Ma l'euforia durò solo fino al tramonto quando, col calar del sole, la terra sembrò essere inghiottita dal mare e dall'oscurità. Il giorno dopo, col sorgere del sole, non c'era più alcuna traccia di terra. Eppure non era stato un miraggio. Tutti avevano visto quel minuscolo punto in lontananza che era senz'altro la configurazione di un piccolo rilievo di una delle isole tanto agognate. Il Comandante ordinò di mantenere la rotta per tramontana mentre si cercava di rappezzare le vele alla meglio ed il mare sembrava aver concesso una pausa di calma. L'isola ricomparve, a circa 20° a dritta, soltanto dopo due giorni. Bisognava darsi da fare per non perderla di nuovo. Il gioco delle correnti, anche con mare calmo e onda lunga, è sempre stato

insidioso ed imprevedibile. Furono necessari ancora due giorni di navigazione in quelle estreme condizioni, prima di giungere in prossimità della barriera corallina per cercarvi un varco sicuro tra le onde che frangevano paurosamente. Finalmente, remando verso il lato Nord dell'isola, fu individuato un varco verso la laguna interna. La "montagnola", che era apparsa all'orizzonte 4 giorni prima, appariva, ora, in tutta la sua grandezza: si trattava di un vulcano alto circa 500 metri.

L'approdo a Tubuai nella "Baie Sanglant", tristemente nota per l'approdo degli ammutinati del *BOUNTY*

Ci furono momenti di apprensione e di panico quando la seconda lancia, proprio al centro dell'imboccatura, si

traversò al mare correndo il rischio di capovolgersi sulla insidiosa barriera corallina. L'equipaggio, animato da un forte spirito di conservazione e da una incredibile sinergia, riuscì, come un corpo unico, a raddrizzare l'imbarcazione che, impennandosi sulla cresta di un'onda, fu da questa trascinata fino in fondo alla laguna dove la sua irruenza andava scemando verso il bagnasciuga di una bianca spiaggia. Sulla spiaggia cominciavano ad affluire gruppi di indigeni che avevano assistito alla fortunosa entrata delle due imbarcazioni. I naufraghi del *MONTE BIANCO* erano approdati nell'isola di Tubuai (Polinesia Francese) ubicata a circa 450 miglia dal luogo del naufragio. Avevano percorso tale distanza in circa 50 giorni. Era Venerdì, 12 agosto del 1921. L'atterraggio delle imbarcazioni sul bagnasciuga della bianca spiaggia dai riflessi rosei fu però alquanto traumatica soprattutto per coloro che "indisciplinatamente" (termine che forse adatto ad altre circostanze) perdendo ogni controllo, si tuffarono in acqua prima dell'impatto. Alle grida di gioia e di entusiasmo seguirono ben presto grida di dolore mentre l'acqua si tingeva di rosso. Poggiando i piedi sul fondo con scarpe o senza, i malcapitati erano finiti in mezzo ai banchi di corallo dai rami bianchi con punte aguzze e taglienti. Almeno la metà degli uomini emerse dall'acqua con pantaloni lacerati e con piedi e gambe sanguinanti copiosamente. Ciò nonostante, gradualmente, tutti quegli uomini, Comandante in testa, si inginocchiarono a baciare la sabbia, segnandosi col segno della croce. Erano tutti vivi e finalmente in salvo. Solo più tardi i naufraghi potettero rendersi conto che nella laguna era stato costruito un pontile per l'attracco delle golette o altre imbarcazioni che arrivavano da Papeete.

Tubuai 1789 - L'arrivo del Bounty nella baia Sanglant.

Furono accolti festosamente da un gruppo di abitanti dell'isola e ricevettero da loro una premurosa ed immediata assistenza. I feriti vennero medicati e tutti furono rifocillati con frutta ed ogni sorta di cibo che affluiva man mano che i curiosi aumentavano. La maggioranza degli indigeni parlavano il francese o l'inglese mentre altri gesticolavano e parlavano idiomi locali. Nell'isola la massima autorità era un delegato del governatore di Papeete di nazionalità francese che ricevette i naufraghi e diede disposizioni per una adeguata sistemazione fino al prossimo arrivo del "postale" da Papeete. Il Comandante apprese così che le due imbarcazioni erano approdate proprio nella stessa baia dove, 132 anni prima, nel 1789, erano approdati gli ammutinati del *BOUNTY* che arrecarono tanti lutti e disgrazie agli abitanti di quell'isola fino ad allora felice. La laguna da allora venne chiamata "Baie Sanglant", la baia insanguinata dai numerosi isolani crudelmente ammazzati mentre, dalle loro canoe, tentarono, invano, di contrastare lo sbarco dei feroci seguaci di Christian Fletcher, primo ufficiale del *BOUNTY.* I naufraghi del *MONTE BIANCO* familiarizzarono subito con quelle persone molto semplici ed ospitali che, in poco tempo, riuscirono ad adattare alcune abitazioni, costruite in pietra lavica e legno, per alloggiarli comodamente.

La permanenza a Tubuai (dai ricordi e diario dello zio Pasqualino in parte trascritti da mia madre)

Tubuai, ubicata in *23°23'00" S 149°27'00" W*, è praticamente sul Tropico del Capricorno ed è l'isola principale di un piccolo arcipelago formato dalle isole Rimatara, Rurutu, Raivavae e Îles Maria, l'arcipelago più a Sud della Polinesia Francese. L'isola dista 348 miglia nautiche da Papeete (Tahiti) con cui era collegata solo sporadicamente senza alcun servizio regolare.

La spiaggia di Mataura.

Il Comandante Scotto apprese che si prevedeva l'arrivo di una goletta francese non prima di due mesi. Il suo obiettivo era quello di raggiungere Papeete e poi da questo porto trovare una nave per l'Europa o per la Costa Pacifico degli Stati Uniti. Durante l'attesa, tutti i naufraghi si impegnarono, insieme agli indigeni, in varie attività quali pesca, caccia, coltivazioni varie, falegnameria, composizione "ninnoli" e collane, etc. Secondo quanto raccontato da mia nonna, lo "zio Pasqualino" aveva appreso un nuovo sistema di pesca con una speciale esca il cui nome non era facile da ricordare. Si trattava di un impasto di nero di polpo mescolato al "taro" (una patata dolce locale) che veniva fatto essiccare al sole. Quell'esca costituiva una "attrazione sicura e fatale" per ogni tipo di pesce e lo zio non dimenticò, tra un racconto e l'altro, di raccomandarla ai suoi amici pescatori, al suo ritorno in patria.

C'era anche una Missione Cattolica dove, periodicamente, giungevano da Tahiti uno o più missionari francesi. Precedentemente, agli inizi dell'800, erano approdati sull'isola ed avevano lasciato profonde tracce e ricordi tra la popolazione, i missionari protestanti della London Missionary Society. Era anche visibile la Cappella in disuso della Chiesa di Gesù Cristo dei Santi degli Ultimi Giorni, comunemente nota come Chiesa Mormone. C'era stato infatti un periodo in cui una buona parte degli abitanti di Tubuai erano stati convertiti alla Chiesa Mormonica. Nell'isola ancora circolava il racconto quasi leggendario del fortunoso approdo, nel 1844, di un piccolo veliero proveniente dagli Stati Uniti da cui sbarcò uno sparuto gruppo di famiglie di mormoni guidati dal missionario Addison Pratt da cui gli indigeni impararono anche la lingua inglese. In soli due anni il missionario mormone riuscì con la sua predicazione in lingua hawaiana e inglese a convertire ben 60 isolani su un totale di 200 abitanti. A quel numero si era ridotta la popolazione locale decimata dalle numerose malattie importate dopo i primi contatti con gli europei nel 1777. In quell'epoca vennero registrati dal Cap. Cook ben 3.000 abitanti! Nel 1921, il Cap. Scotto aveva contato circa solo 700 persone. Il Cap. Scotto descrisse una situazione molto bizzarra circa le fedi di appartenenza della popolazione: erano tutti, allo stesso tempo, Mormoni, Protestanti e Cattolici. Per completare il quadro aggiungeva che spesso il "sentimento religioso"

prevalente ed i comportamenti della collettività erano ispirati alla religione ed alle tradizioni degli avi che risaliva al periodo precedente l'arrivo degli europei e l'inizio della dinastia Pomare (regnanti di Tahiti). A completamento di questa descrizione il Cap. Scotto aggiungeva che nell'isola erano presenti i resti abbandonati di un centinaio di siti sacri, monumenti e templi destinati a vari riti, ormai in disuso e ricoperti da una fitta vegetazione.

Il frutteto della Polinesia senza acqua potabile. Imprigionati in un paradiso.

Nonostante l'abbondanza e la varietà degli alimenti (pescagione, cacciagione, bestiame da allevamento, frutta e verdure, una specie di patata superproteica, ecc.) i naufraghi ebbero grosse difficoltà ad abituarsi alla mancanza di acqua bevibile. L'acqua che scaturiva dalle sorgenti era "disgustosa". Dovettero abituarsi a bere soltanto il succo degli ottimi frutti tropicali, soprattutto il liquido delle noci di cocco e succo d'arancia (da arance il cui sapore ricordava quello degli agrumi procidani). Tuttavia, quell'isola, già denominata dagli europei "il frutteto e l'orto della Polinesia", pur apparendo a quei naufraghi, fin dal primo momento, come un piccolo Paradiso Terrestre, diventava di giorno in giorno, "scomoda"ed " insopportabile". Nonostante le varie attività svolte, le distrazioni, l'assenza delle stressanti guardie, la mancanza di vele da bracciare o da raccogliere, la cessazione della quotidiana battaglia con il mare ed i venti, quegli uomini pensavano continuamente alle loro famiglie ed alle loro case e scrutavano continuamente l'orizzonte cercando quella vela che li avrebbe riportati verso la via del ritorno.

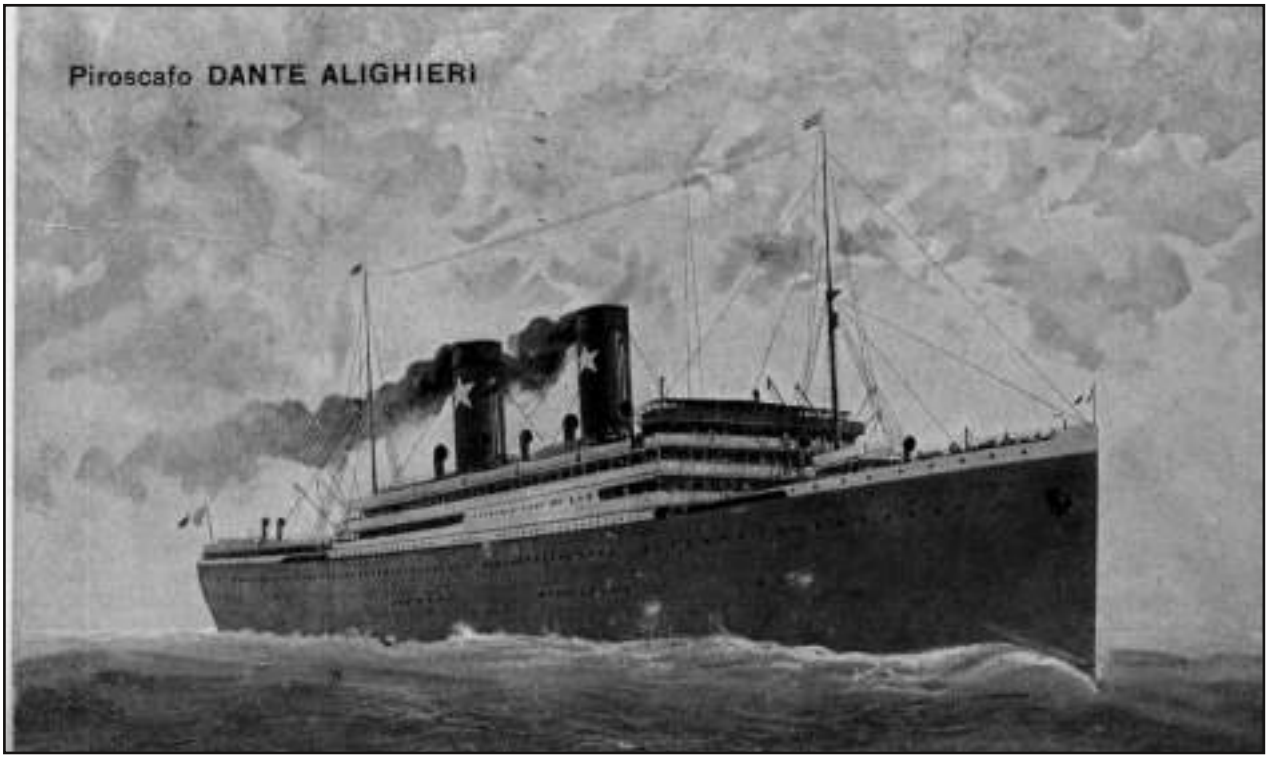
Una vela spunta all'orizzonte

Finalmente, il giorno 3 ottobre 1921, da una delle alture dell'isola dove i naufraghi avevano stabilito, autonomamente, una "stazione di vedetta", il suono caratteristico delle "tofe" (conchiglie giganti che, soffiate da bocche esperte, emettevano un suono da "corno" molto potente) segnalava l'arrivo di una nave. Le rive della laguna cominciarono ad affollarsi mentre l'attenzione generale era rivolta verso l'orizzonte, in direzione Nord, dove una bianca vela cominciava a delinearsi, in maniera sempre più limpida, illuminata dal sole di mezzogiorno. L'imbarcazione riuscì ad entrare in laguna verso le 5 del pomeriggio. Si trattava di una goletta francese proveniente da Papeete che periodicamente trasportava passeggeri e merci tra le isole dell'arcipelago. Fu accolta da un gruppo di "suonatori scelti" che battendo ritmicamente sul pontile di legno delle grosse canne di bambù tenute in verticale, accompagnò la lunga manovra d'accosto del bastimento. Sul pontile e sulla battigia tutta la popolazione danzava e cantava tenendo pronte le collane di fiori per lo sbarco di passeggeri, marinai e mercanti in arrivo. Ci fu una grande festa fino a tarda notte mentre le operazioni di discarica delle merci continuarono ininterrottamente fino all'alba inoltrata. Nel frattempo i naufraghi del *MONTE BIANCO* si erano gradualmente defilati; le loro menti erano rivolte altrove e nessuno di loro riuscì a riposare. Grande era il loro stato di ansietà e non vedevano l'ora di iniziare il viaggio che li avrebbe condotti finalmente a casa. La partenza fu fissata per mercoledì 5 maggio e l'Intendente dell'isola fissò con il Comandante della goletta le condizioni di passaggio per i naufraghi e le loro poche cose, consegnandogli una lettera per il Governatore di Papeete ed una per il rappresentante consolare Italiano. Il giorno prima della partenza il Comandante Scotto ed il suo equipaggio non potettero sottrarsi però ai festeggiamenti di commiato che si conclusero con una interminabile sfilata di isolani che consegnarono ai "naufraghi" doni e souvenirs di ogni genere, incluso frutta, carne, piante, semi, grosse conchiglie, monili di corallo e di madreperla, ecc. Ma il dono più originale furono quattro gabbiette contenenti 4 porcellini da latte da macellare e "consumare" durante il viaggio… L'unico a non essere contento e che dovette accettare, suo malgrado, l'imbarco di tutta quella roba fu, comprensibilmente, il Comandante della goletta.

Inizia il lungo viaggio di ritorno a casa

Il Comandante Scotto prese con sé il suo sestante ed i giornali di bordo e affidò agli ufficiali la bussola di una delle lance di salvataggio, il cronometro ed altri strumenti di bordo: era tutto ciò che rimaneva della loro nave. Al mattino del giorno 5 Ottobre la goletta, sovraccarica di tutti i prodotti locali destinati a Papeete e con una trentina di passeggeri tra cui i 22 naufraghi del *MONTE BIANCO*, fu pronta a partire. Commovente furono gli ultimi istanti prima del disormeggio: centinaia di fiori venivano lanciati verso il bastimento mentre la solita "orchestra"

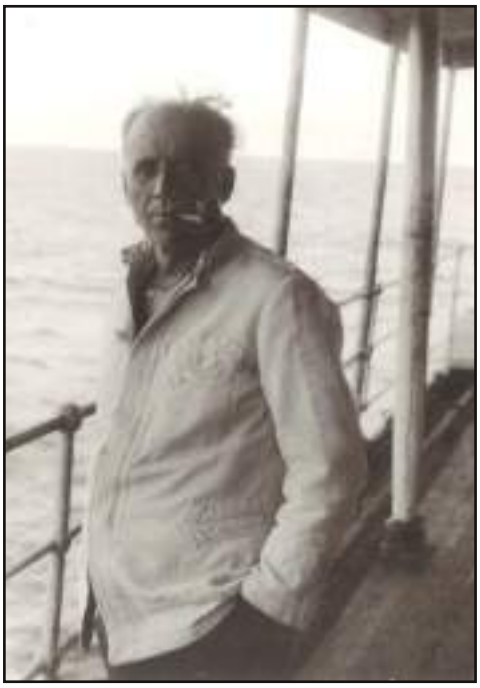
di tamburi di bambù suonava, a volte accompagnandosi, a volte sovrapponendosi ad un soavissimo coro polinesiano la cui melodia accompagnò la goletta fino all'uscita dalla laguna. La permanenza sull'isola di quella gente era sembrata durare una eternità; in realtà erano trascorsi appena 54 giorni.
All'alba di sabato 8 ottobre, la goletta, accompagnata dai venti favorevoli, giunse a Papeete. Dopo l'incontro con le Autorità locali e con il rappresentante consolare, al Comandante Scotto fu indicata la stazione del telegrafo installato sull'isola già da due anni. Fu così che giunsero finalmente in Italia, alle famiglie ed agli armatori, le prime notizie di una nave e del suo equipaggio ormai ritenuto da tutti irrimediabilmente perduto. Il Comandante Scotto, appena giunto a Papeete, dovette, tra l'altro, attingere alla misera cassa di bordo che aveva gelosamente custodita durante la permanenza a Tubuai, per provvedere a completare o migliorare l'abbigliamento dei suoi uomini. Alcuni uomini, nonostante i "rattoppi" di Tubuai, erano praticamente senza scarpe. Il problema fu risolto utilizzando una parte delle sterline inglesi conservate e per l'intervento della Missione Cattolica di Papeete.
Mercoledi, 12 ottobre 1921, l'equipaggio del *MONTE BIANCO* fu imbarcato dall'Autorità Consolare su un piroscafo postale francese in partenza per San Francisco dove arrivò venerdì 28 ottobre.
A San Francisco, l'Autorità Consolare Italiana provvide al viaggio in treno per New York di tutto il gruppo. Partiti domenica, 30 ottobre, raggiunsero finalmente New York soltanto la domenica successiva, il 6 Novembre del 1921. Il 10 novembre, giovedì successivo, il Comandante Scotto con i suoi uomini imbarcarono sul piroscafo Italiano *DANTE ALIGHIERI* della Compagnia "Transatlantica Italiana" (9754 TSL, 16 nodi di velocità, lunga 153,4 mt, portata 2185 passeggeri).



La traversata fino a Napoli durò 11 giorni durante i quali la nave incontrò le solite "basse pressioni" stagionali. Ma quegli uomini non si accorsero di niente. Avvezzi com'erano a combattere con venti e onde gigantesche, con la coperta sempre sott'acqua per giorni interi e a dibattersi, in simili circostanze, tra velacci, scotte e rizze, a "sgottare" i locali allagati, dall'alto di quella nave a vapore, la navigazione sembrò loro tranquilla come se stessero veleggiando su un Brik, d'estate, nel golfo del Tigullio.
I naufraghi arrivarono felicemente a Napoli il 21 novembre 1921. Erano trascorsi circa quindici mesi dalla partenza da Genova. La malaugurata avventura, con lieto fine, era ormai alle loro spalle. I marittimi, come in ogni tempo, fanno presto a dimenticare. Quei pochi che non dimenticano cambiano mestiere. Tutto sommato, ricordando i loro precedenti imbarchi, quegli uomini erano stati lontani dalle loro famiglie anche per periodi più lunghi…

I pensieri del Comandante Scotto

Ricordo una foto di zio Pasqualino ben in vista a casa dei miei prozii materni. Riprendeva il Comandante Scotto, con la pipa in bocca ed una "coppola "in testa che, poggiato con un piede su una bitta del *DANTE ALIGHIERI*, guardava, pensoso, l'orizzonte. Ho cercato spesso di immaginare quali potessero essere i suoi pensieri ed i suoi sentimenti. Erano i pensieri di un vecchio "lupo di mare" che partito dall'Italia, "a vela", rientrava "a vapore". Stava subendo, e come lui, tutti i suoi uomini, l'impatto con una nuova realtà, segno evidente di un cambiamento epocale che, così tragicamente ed improvvisamente, li aveva coinvolti tutti. Pensava senz'altro a tutte le traversate atlantiche a bordo di uno dei tanti bastimenti su cui era stato fin da quindicenne. Riviveva quelle notti insonni, tra il frangere dei flutti, le gigantesche onde, l'impeto del vento e si vedeva fra quegli uomini bagnati fradici, anche durante le ore franche di guardia, a maneggiare le vele, a cercare di spostarsi in coperta con una cima legata in vita per non finire in mare, scrutare il cielo in attesa di una schiarita. Le lunghe, laboriose e tormentate traversate atlantiche che a volte superavano anche le 5 o 6 settimane, tra mille peripezie e anche perdite di vite umane e gli 11 giorni di navigazione "sicura" sulla nave a vapore, sulla stessa rotta, rappresentavano gli estremi del cambiamento. Era la fine di un epoca, vissuta così repentinamente, in prima persona, da testimone impotente e sconcertato. Il *MONTE BIANCO*, già alla sua ultima partenza da Genova, era tra gli ultimi superstiti della grande "epopea della vela". Alla luce di questa nuova realtà, bisognava adesso prendere in considerazione se smettere di navigare o accettare la sfida che queste nuove navi semisconosciute che molti guardavano con sospetto, se non con timore, sembravano presentare alla gente di mare della "vecchia e gloriosa vela".



Il Comandante Scotto (**foto**), a 54 anni, accettò la sfida e, dopo qualche mese, affrontò l'imbarco sulla prima nave a vapore.

Il 26 ottobre 1933 il Comandante Pasquale Scotto Lavina fu insignito, dal Re Vittorio Emanuele III, del titolo di Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia, per particolari benemerenze acquisite durante la sua lunga navigazione. Lamberto Radogna nella sua Storia della Marina Mercantile delle due Sicilie", Ed. Mursia, nel capitolo dedicato alla marineria velica procidana, lo ricorda come "Uno degli ultimi comandanti procidani di bastimenti a vela di lungo corso".

Che cosa ritardò di oltre mezzo secolo la Marina italiana

Centinaia di Capitani, ancor prima del Cap. Scotto, avrebbero potuto "conoscere" le navi a vapore fin dal secolo precedente se la politica poco lungimirante e conservatrice dei governi postunitari, non avesse completamente ignorato le potenzialità e le aspirazioni dell'armamento privato, curando eccessivamente, e con alto costo, soltanto pochi armatori che costruirono, gradualmente, la "casta privilegiata" delle "Compagnie Sovvenzionate" vissute fino ai nostri giorni. Questo atteggiamento assurdo, in contrasto con le politiche di sviluppo di tutti gli stati europei, produsse un fenomeno devastante che ritardò, per oltre mezzo secolo, lo sviluppo della Marina Mercantile Italiana. In questo periodo, infatti, molti armatori, nonostante le scarse risorse di cui disponevano, ma comunque spinti da uno spirito di sopravvivenza e di intraprendenza mai sopita, cercarono di contrastare la navigazione a vapore dando un nuovo impulso alla navigazione a vela. Conseguentemente, ritengo di poter affermare che, forse, la nostra "epopea della vela" toccò i livelli più alti proprio mentre, altrove, in un mondo in rapida evoluzione, proliferavano le navi a vapore. È storia! Una storia paradossale… tutta italiana.

Amerigo Vespucci (Firenze 1454-Siviglia 1512), navigatore, esploratore e cartografo, suddito del Regno di Castglia dal 1505, fu tra i primi esploratori del Nuovo Mondo. Pubblichiamo questo interessante articolo tratto dalla rivista "L'Italia Marinara" della Lega Navali Italiana (marzo 1938) che ne rivendica l'italianità e i meriti.

AMERIGO VESPUCCI NELLA VERITÁ STORICA

ARNALDO CERVESATO

Per la seconda volta una delle navi Scuola addetta alle campagne annuali della R. Accademia Navale porta il nome di Amerigo Vespucci.

Sia questo degno monumento al grande navigatore, al quale - per una vera bizzarria del destino - nessun monumento è stato sìnora inalzato nel mondo, in nessun luogo.

E sia questa, se occorre, anche occasione a far meglio conoscere l'uomo che ha dato, è vero, il suo nome a un continente, ma è stato regolarmente bersagliato, nei secoli, dalla svalutazione e dalla denigrazione più assidua.

Genio dei più grandi figli d'Italia! In vita, ti invidiano tutti, e ti perseguitano tutti, i mediocri italiani compresi: dopo la vita, sono gli stranieri che, con livore instancato (e spesso con l'aiuto del silenzio degli italiani) danno opera a defraudarti della tua gloria e, se occorre, a coprirti d'infamia.

E' ciò che accadde alla postuma fama d'Amerigo Vespucci.

Ed è proprio un eminente americano, lo storico Giustino Winsor che ha scritto, nel suo grande lavoro Christopher Columbus: "Venezia diede Caboto all'lnghilterra; Genova diede Colombo alla Spagna; Firenze diede Verrazzano alla Francia, e Vespucci alla Spagna".

"Non si può seguire la storia delle nazioni dell'Europa nel piantare le proprie bandiere sulle spiagge americane senza osservare lo strano destino degli italiani, che fornirono i pionieri a tali nazioni, senza avere mai potuto procurare a se stessi un posto qualunque in alcun luogo del nuovo mondo".

Si potrebbe aggiungere che lo "strano destino" non si è fermato qui: ma ha voluto accanirsi (e per tempo) anche sulle figure, degli stessi scopritori e dei nostri grandi navigatori, poiché Colombo conobbe, in vita tutta l'atrocità delle ingiuste denigrazioni e Vespucci e Verrazzano la conobbero postuma; ma non meno subdola e insistente.

Voi avete ad esempio, sul Vespucci, questo convintissimo giudizio di R.W. Emerson, che pure ha fama di pensatore sereno:

"Strana cosa è che la grande America debba portiare il nome di un ladro, di Amerigo Vespucci, il borsaiolo di Siviglia (!), che partì nel 1499 come subalterno con l'Oieda, di cui il solo ufficio navale fu quello di contromastro in una spedizione che non fece mai vela, e che intrigò in questo basso mondo per soppiantare Colombo e battezzare la metà della terra col proprio disonesto nome".

Ma sul grande navigatore fiorentino abbiamo ormai (e bene aggiornata in una recente ristampa) un'opera in vero definitiva e condotta sulle fonti più rigorose, di Alberto Magnaghi!: "Amerigo Vespucci" (edizione dell'istituto "Cristoforo Colombo" di Roma), da contrapporre a ogni denigrazione. Opera fondamentale, da contrapporre adunque agli assidui nemici dell'italianità in genere ed a quelli della fama dei nostri navigatori in ispecie, che sono tuttavia legione.

E sulle basi delle fonti genuine, il Magnaghi avverte, anzitutto, che Amerigo. Vespucci ebbe in Spagna fino alla sua morte il più alto ufficio delle cose marinare, il titolò cioè di Piloto Mayor, che lo fece arbitro supremo delle cose di navigazione in un paese straniero.

Ora, egli osserva: "Non si incarica un uomo di esaminare i piloti e di prepararli a viaggi lontani, se quest'uomo

non ha egli stesso navigato e percorso in lungo e in largo i mari; non gli si affida il compito di redigere e di sorvegliare la costruzione delle carte ufficiali, se quest'uomo non emerge, per singolare e provata abilità e perizia. Un ufficio che importa così gravi e delicate responsabilità, in tempi in cui sono in gioco gli interessi vitali della Spagna in contrasto con la fortunata espansione coloniale del Portogallo, non si affida ad un uomo che non sia di tempra salda, forte ed equilibrata. Altro che un Vespucci imbarcato a bordo di navi, spagnole "por mercader!".

Nè basta; vi è un altro documento, a cui bisogna pur dare tutta l'importanza che merita: una lettera proprio di Colombo al figlio Diego scritta un anno prima della sua morte; e quando già da un anno o due, circolava il "Mundos Novus", nel quale il Vespucci parla di due viaggi da lui fatti nel nuovo continente. In tale lettera, Colombo non soltanto definisce in modo lusinghiero il Vespucci, ma deplora che i suoi meriti non siano adeguatamente riconosciuti...

Non è a dire, naturalmente, che tutte le denigrazioni siano scaturite, da un preconcetto disegno di mala fede: la realtà è che parecchie narrazioni, del grande Amerigo furono (pure lui vivente, e a sua insaputa) alterate con interpolazioni romanzesche, al solo scopo di sfruttamento editoriale.

Cinque documenti abbiamo di mano del Vespucci dei suoi viaggi (dei quali due pubblicati in vita e gli altri oltre due secoli dopo) e sono i seguenti:

1) Mundus Novus, lettera in latino a Lorenzo di P. F. De Medici (prima edizione di data certa: Augusta 1504);
2) Lettera di A. V. Delle isole nuovamente ritrovate in quattro suoi viaggi (verosimilmente stampata Firenze nel 1505-1506. Essa è più nota nella versione latina, in data S. Diè, 25 aprile 1507);
3) Lettera dell'8 o 18 luglio 1500 a Lorenzo P. F. De Medici, pubblicata dal Bandini nel 1754;
4) Lettera senza data, sempre al Medici, edita dal Bartolozzi nel 1789;
5) Lettera al Medici, in data Capo Verde, 4 giugno 1501, pubblicata dal Baldelli Boni nel 1827.

È su queste lettere, e le varie collazioni loro, che il Magnaghi fonda la sua veramente magistrale biografia del Fiorentino, dalla quale la figura del navigatore esce in tutta la sua pura grandezza. E, non solo dal punto di vista morale (del che forse non v'era bisogno) ma anche dal punto di vista intrinseco: scientifico. Poiché realmente il Vespucci - questa è la sua gloria indiscutibile - fu il primo a concepire l'America come un continente a sè; e, in verità, se pensiamo che si era appena a un decennio dalla scoperta di Colombo (ed i navigatori e i dotti erano ancora tutti incerti e dubbiosi sopra la natura insulare o continentale, asiatica o indipendente delle nuove terre) e che ad un tratto, quest'uomo, in seguito ai risultati di un viaggio da lui compiuto, interviene a far luce e a dare un assetto che nelle linee generali ancora oggi sussiste, non troviamo forse chi nella storia della geografia abbia esercitato una così potente influenza.

E America, per la prima volta nella storia, chiamerà il "Mundus Novus" il geografo tedesco Waldeemuller (1507). Il "Mundus Novus", come continente a sè, appare altresì per la prima volta nel planisfero disegnato dal Ruysch, pubblicato nell'edizione romana della "Geographia£" di Tolomeo, di B. De Vitalibus. Ora, poiché il navigatore fiorentino ha dato nome a un continente, per la priva volta come tale da lui scoperto; l'omaggio dei contemporanei fu semplice atto di doverosa giustizia.

Giova concludere col Magnaghi: "Se dubbi, diffidenze, gelosie e ragioni di varia natura hanno sin qui persino impedito che in nessun Paese del mondo sorgesse un ricordo destinato a perpetuare nel marmo o nel bronzo la figura del Vespucci e il suo nome, è bene che sia stato e continui ad essere così. Nessun monumento potrà dire e ricordare di più quello che, ormai da quattro secoli, ha provveduto ad innalzargli la consapevole ammirazione di un cosmografo contemporaneo; un monumento che ad ogni istante rievoca e fa rivivere la gloria sua, per il suo paese".

Pubblicare queste foto che Sergio Pepe sta certosinamente pescando dall'archivio Carbone, man mano che i negativi vengono salvati, digitalizzati e le relative immagini messe on-line, è un'opera meritoria sia perché sempre troppo scarso è il mareriale che abbiamo sull'Olimpiade della vela napoletana e sia perché le nuove generazioni poco e niente conoscono su questo evento. Si aggiungono anche le ricerche che Sergio, "cacciatore" instancabile, va a fare su tutti i siti possibili tra cui anche quello dello Yacht Club Italiano di Genova adesso anche convenzionato con il CSTN.

I GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE NELLE FOTO ON LINE DI RICCARDO CARBONE E NEI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO DELLO YACHT CLUB ITALIANO

(parte IV - Seconda, terza e quarta giornata)

SERGIO PEPE

Come già evidenziato in precedenza, ben 10 servizi fotografici di Riccardo Carbone sull'Olimpiade della Vela a Napoli del 1960 sono stati già digitalizzati, grazie alla congiunta sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia e dell' UNASCI – Unione delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia, ed ora consultabili on line.

Ugualmente è on line l'archivio di Franco Belloni, tramite il seguente sito dello Y.C. Italiano https://www.yachtclubitaliano.it/archivioyciheritage

Ecco alcune foto della seconda giornata di regate, il 30 agosto 1960: il Dragone *Venilia* (I-19) con Antonio Cosentino, Antonio Ciciliano, Giulio De Stefano, imbarcazione e equipaggio dell'Y.C.C. Savoia (**foto 1**)

foto 1

La partenza della Classe Dragoni (foto 2)

foto 2

e l'ormeggio di *Venilia* a Santa Lucia (**foto 3**). Il tabellone (**foto 4**) progettato dall' Avv. Gaetano Catalano, allestito dal Comune di Napoli e posto a Piazza del Plebiscito, che riportava giornalmente i risultati delle regate.

foto 3

foto 4

Si tratta della III prova, svoltasi il 31 agosto, conclusasi nella Classe Dragoni con la vittoria dell'Italia con *Venilia*, nella Classe Star con il quinto posto di *Merope III* (3810) con Tino Straulino e Carlo Rolandi, nella Classe Flying Dutchmann con il secondo posto di *Aldebaran II* (I- 44) con Mario Capio e Tullio Pizzorno, e l'8° del 5,50 *Voloira II* (Pietro Reggio, Marco Novaro, Franco Zucchi) e il 17° del Finn con Bruno Trani.
L'archivio on line di Franco Belloni custodisce il telex con l'ordine di arrivo dei primi tre della Classe Dragoni

```
CIRCOLO STAMPA NAPOLI 31/8/1960          VELA - YACHTING        (13)
ORDINE DI ARRIVO CLASSE DRAGONI.
   ORDRE D'ARRIVEE DES CLASS DRAGONS.
   FINIS HING POSITION DRAGON CLASS.
1°)  ITA 14 55 00
2°)  ARG 14 56 02
3°)  GRE 14 56 35
```

e di seguito la pagina de Il Mattino che riporta il successo di *Venilia*

IL MATTINO alle OLIMP

VELE NEL GOLFO DI NAPOLI

Exploit del «Ven primo assoluto

Bisognava rompere il ghiaccio

Vittorie degli Stati Uniti nei « 5,50 », del russo Pineg

Nino Cosentino sorride soddisfatto al termine della terza giornata di regata che ha visto il suo ... al primo posto. Sono a fianco del napoletano Cisiliano e De Stefano che hanno brillantemente ... affermazione del dragone italiano

LA «STORIA» DELLE C

Nella **foto 5** del 1° settembre (IV giornata) immagini della partenza della Classe Star.

foto 5

e *Merope III* seguita da *OE-4194 May-Be* con a bordo Harald Musil e Franz Eisl (**foto 6**)

foto 6

Ma Riccardo Carbone era un fotoreporter a tutto tondo e, quindi, non poteva mancare di riprendere le personalità che giunsero a Napoli per i Giochi Velici, come il Principe Ranieri di Monaco con la moglie Grace Kelly mentre sbarcano il 26 agosto dall' yacht ormeggiato all' Immacolatella (**foto 7**). Il primo settembre giunge Aristotele Onassis, che vediamo sulla terrazza del Circolo Savoia (**foto 8**) e mentre si congratula con ...

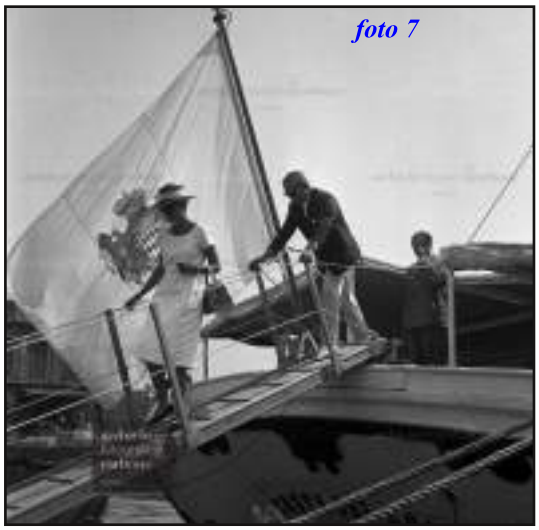


foto 7

foto 8

Costantino di Grecia, appena sbarcato dopo la vittoria della prova di giornata (**foto 9**)

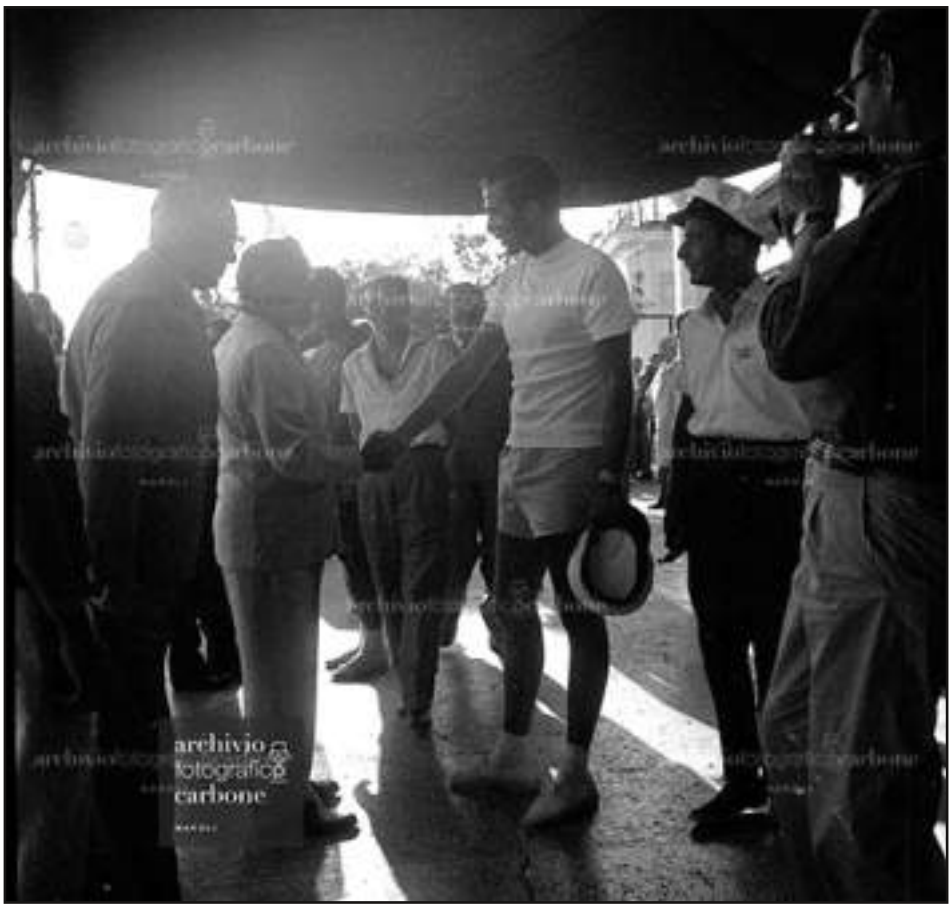


foto 9

Infine, Costantino con le sorelle Irene e Sofia (**foto 10**)

foto 10

Il Ballo dei Re del 3 settembre si avvicina…

https://www.youtube.com/watch?v=N97YoWctjIg

https://www.youtube.com/watch?v=SEh9_gKtnZY

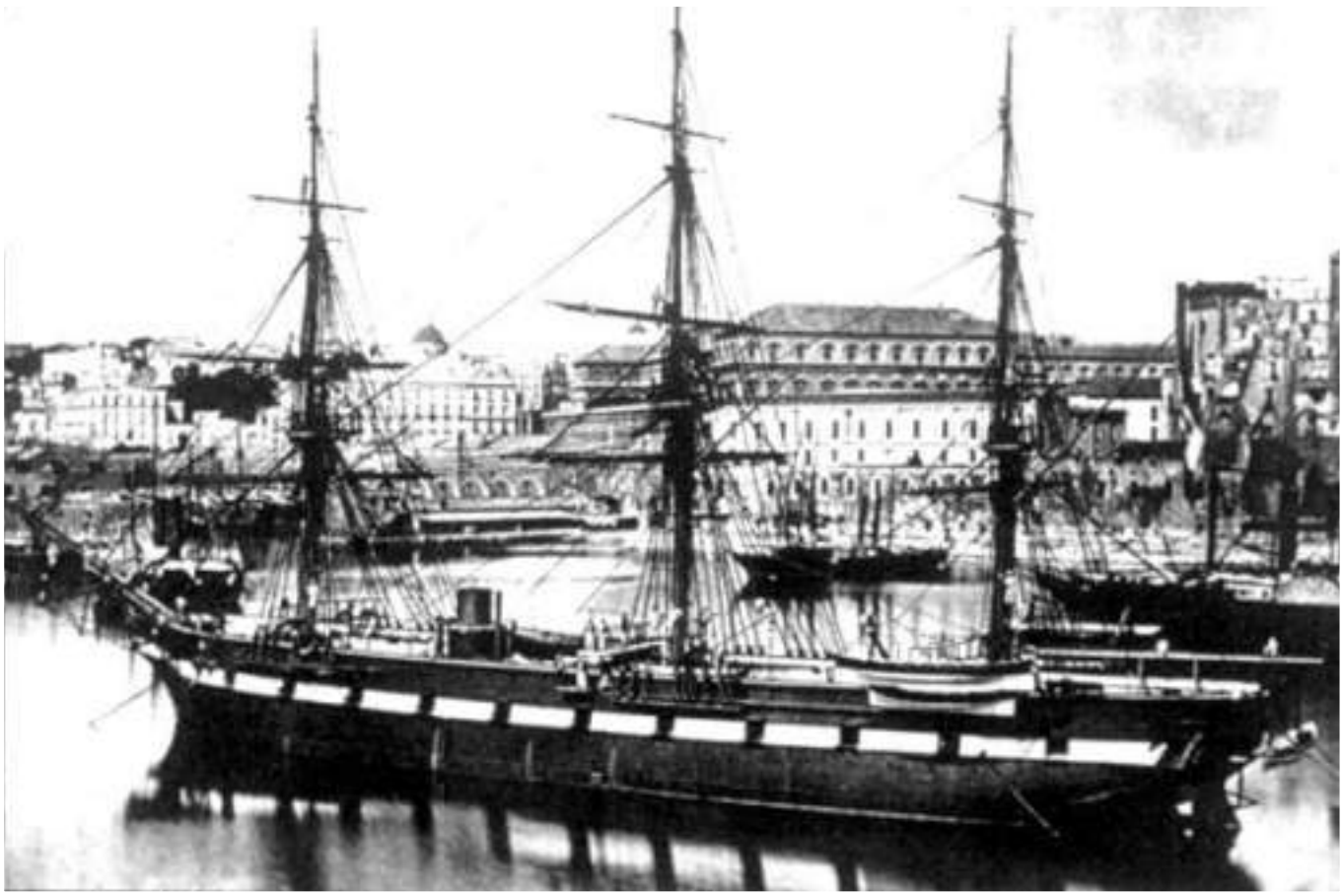
Le pagine della rivista "L'Italia Marinara" della Lega Navale Italiana sono piene di storie affascinanti, cariche di significati e valori che è bene ricordare. La storia della prima circumnavigazione della pirocorvetta "Magenta" della nostra Marina Militare , come si può scoprire leggendo il seguente articolo del 1938, non è soltanto una grande impresa di navigazione, ma è davvero sorprendente constatare quanti e quali compiti erano connessi alla spedizione stessa. Straordinaria la figura e il compito del comandante Vittorio Arminjon (1930-1987), contemporaneamente condottiero, ambasciatore ed instauratore di benefici rapporti economici e commerciali con Cina e Giappone.

LA PRIMA CIRCUMNAVIGAZIONE DELLA MARINA ITALIANA (1866-1868)

ALBERTO TAJANI

Alla primissima circumnavigazione del mondo ossia quella intrapresa nel 1519 da Magellano (che non ne vide il compimento nel 1522) ed effettuata con larga partecipazione d'italiani, ne successero altre ed altre nei susseguenti secoli ma è propriamente nel decimonono ch'esse - mirabilmente favorite dipoi dall'applicazione del vapore alla navigazione - perdono la primitiva caratteristica di intenti commerciali e coloniali, di avventura - ed a volte, anche della guerra di corsa e di pirateria - e assumono invece un precipuo nobile intento geografico-scientifico.

Le moderne marine militari hanno al loro attivo numerosissime circumnavigazioni e navigazioni intese allo studio dei mari e di tutto ciò che riguarda la scienza nautica. La prima circumnavigazione della nostra marina fu intrapresa naturalmente con sensibile ritardo rispetto alle tante straniere e ciò per il semplice fatto che fino al 1861 non avevamo ancora una marina nazionale formatasi appunto in detto anno in seguito alla costituzione del novello Regno d'Italia. Ed è veramente opportuno rievocare oggi questa nostra primissima circumnavigazione sia perché ricorre giusto un settantennio (1868) da quando fu compiuta e sia perché fu per essa che il nostro Paese



potè stringere i primi cordiali rapporti di amicizia - oggi così solennemente consacrati - e di commercio con il remoto Giappone.

La nave prescelta opportunamente per questa prima circumnavigazione nazionale era nuovissima: fu la corvetta a vapore - o pirocorvetta come usavasi dire allora - ***Magenta*** (**foto**) costruita in un antico cantiere livornese su piani dell'ingegnere Martini e varata nel luglio 1862; fu l'ultima notevole costruzione navale di Livorno fatta alcun tempo prima che vi sorgesse e si affermasse il rinomato stabilimento Orlando. Dislocava 2552 tonnellate e la macchina di 500 cavalli era stata costruita dalla Casa Penn di Greenwich - la più rinomata costruttrice di motori marini di allora - mentre le sue batterie contavano ventidue pezzi d'artiglieria. Completamente allestita nell'aprile del 1865, trovavasi nel 1866 a Montevideo e da qui iniziò il suo periplo. A comandante era stato felicemente designato - ed inviato appositamente dall'Italia sulla nave ***Regina*** - un valentissimo uomo di mare, il capitano di fregata Vittorio Arminjon (**foto**), già segnalatosi nella spedizione di Crimea e competente scrittore di cose nautiche; comandante in seconda il luogotenente di vascello Libetta. Una ventina di ufficiali compreso uno della marina danese ed un cappellano, costituiva lo stato maggiore ed imbarcarono, inoltre, per gli studi, le ricerche, le esperienze due scienziati di grido, il senatore Filippo De Filippi direttore del museo zoologico di Torino, ed il professore Enrico Giglioli nonché il preparatore naturalista Biasi. Ed ecco ora, in una breve, riassuntiva narrazione, quali furono gli itinerari e le vicende dell'interessante viaggio.

Partita da Montevideo (2 febbraio 1866) pel Giappone, la ***Magenta***, dopo una laboriosa navigazione così nell'Atlantico meridionale come nell'Oceano Indiano - per venti sfavorevoli, condizioni climatiche e meteorologiche avverse e per due furiosi uragani - ed attraverso il canale della Sonda, perveniva il 27 aprile (85 giorni di navigazione) a Batavia, città capitale della grande ed interessante isola di Giava, ove ebbe gentili accoglienze da parte delie autorità marittime olandesi. Il 6 maggio ne ripartiva ed il 15 approdava a Singapore - la grande base navale inglese all'estremità sud della penisola di Malacca - e qui l'Arminjon trovò le credenziali per i sovrani del Giappone e pel governo cinese. Da Singapore il 26 maggio la ***Magenta*** risaliva verso nord e, attraversato nella parte più meridionale l'esteso golfo del Siam, giungeva il 4 giugno a Saigon (Indocina francese) ove stette fino all'11 ripartendone pel Giappone e il 5 luglio ancoravasi nella rada di Yokohama, primo porto nipponico aperto già da circa un decennio alle bandiere straniere e d'allora divenuto fiorentissimo e assai trafficante.

". . . Anche il nuovo Regno d'Italia - traggo dalla bella pubblicazione "Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina" edita dall'attivissimo Ufficio Storico della nostra Marina - sentì ben presto la necessità di allacciare relazioni commerciali dirette con i due imperi lontani (la Cina e il Giappone); le richiedevano specialmente gli interessi vitali della prospera industria della seta, alla quale urgeva aumentare la quantità di semi da bachi che già importava in piccola quantità dalla Persia e da Shangai.

Come nascesse la deliberazione di affidare alla ***Magenta*** la missione di concludere col Giappone e con la Cina un trattato di amicizia e di commercio è ampiamente riferito dal Giglioli nella sua relazione sul viaggio di questa nave.

Nel 1864 Marco Minghetti, Presidente del Consiglio e il generale Cugia, Ministro della Marina, pensarono di mandare Cristoforo Negri, capo dei Consolati al Ministero degli esteri, in missione diplomatica a Pekino ed a Yeddo per stipularvi patti simili a quelli già stretti da altre nazioni. La nave da guerra che avrebbe dovuto portarlo, avrebbe approdato al Brasile, al Capo di Buona Speranza, in qualche isola dell'Oceano, in Australia e sulle coste occidentali d'America. Furono invitati i Presidenti delle Camere di Commercio ad indicare quali porti ritenessero di maggiore importanza e i generi commerciali verso cui dovevano specialmente rivolgersi l'attenzione e le ricerche del Governo. Soltanto la Camera di Commercio di Genova presentò un programma di indagini complesso e completo mentre le altre, fra poche segnalazioni di interesse industriale od agrario, si limitarono a raccomandare il commercio del seme da bachi col Giappone".

Falliti alcuni preliminari tentativi del nostro governo con una speciale missione nipponica che nel 1864 trovavasi a Parigi, si venne nella determinazione di intavolare direttamente trattative col Giappone inviandovi una nave da guerra e stringere con esso le prime relazioni di commercio e di amicizia. Questa fu la missione affidata al bravo Arminjon che al suo arrivo a Yokohama vi trovò all'ancora varie navi militari di altre nazioni. Non ostante le difficoltà di ogni genere - precipuamente le locali condizioni politiche-militari - e le notizie provenienti dall'Europa come la guerra austro-prussiana, quella italo-austriaca ecc., che determinavano per noi una oculata condotta per la presenza di bastimenti esteri, l'Arminjon potè condurre a buon porto, con il concorso del nostro Ministro plenipotenziario e degli ufficiali Sanfelice e Arese, tutte le trattative ed il 25 agosto firmavasi solennemente un trattato di 23 articoli con le più onorevoli e amichevoli concessioni commerciali fatte al nostro Paese e stabiliti per esso privilegi e vantaggi ed aperti al nostro commercio i porti di Yokohama, Nagasaki e Hakodate. Alla sottoscrizione segui un intenso scambio di cortesie, di reciproche cordiali visite e di doni.

"Contrariamente alle previsioni pessimistiche - riproduco nuovamente ed opportunamente dal citato volume dell'Ufficio Storico della R. Marina - le accoglienze fatte alla ***Magenta*** furono sempre e dovunque molto cordiali e la cortesia, ch'è spiccata qualità del popolo giapponese, divenne anche più espansiva dopo la conclusione del trattato. Questa constatazione insieme al modo come le trattative si svolsero, stanno a testimoniare il senno politico ed il tatto di cui il comandante Arminjon dette prova. Egli riuscì in un momento delicato della politica interna giapponese ad ottenere in pochi giorni quanto il governo italiano desiderava, mentre geloso custode del prestigio del nostro Paese, si adoperava in pari tempo ad infondere quel rispetto che egli voleva prendesse subito buona radice in quelle popolazioni che ancora non ci conoscevano".

La ***Magenta***, frattanto, durante la sua permanenza nelle acque giapponesi, aveva soccorso e liberato la corvetta francese ***Laplace***, incagliatasi nel golfo di Yeddo e il 1° settembre lasciò Yokohama per Shangai ove pervenne il giorno 10. Il 24 a Taku nella Cina - narra il Gallizioli, storiografo della Marina italiana - gli sforzi dell'Arminjon, validamente coadiuvato dai luogotenenti di vascello Marocchetti e Candiani, dopo circa un mese e mezzo di trattative, dapprima lente a causa di certe rituali cerimonie imposte dal celeste impero, ebbero un altro successo diplomatico ed il 26 ottobre venne concluso un trattato di commercio a Pekino. Ambedue i trattati, giapponese e cinese, furono inviati subito in Italia per mezzo dell'ufficiale Arese.

Toccati alcuni altri approdi - e non parlo per brevità di vari consueti incidenti di navigazione - la ***Magenta*** il 19 dicembre 1866 era ad Hong-Kong ove l'Arminjon si adoprò lodevolmente a distogliere alcuni connazionali dall'esercitare la tratta dei "coolies" e ove portò per .primo un valido soccorso alle navi britanniche da guerra ***Themis e Zephir*** che avevano subito un deleterio scoppio di munizioni.

La ***Magenta*** dopo un mese di permanenza ad Hong-Kong ne ripartiva il 18 gennaio 1867 ma vi faceva ritorno due giorni dopo per sbarcarne in cattive condizioni di salute, l'insigne scienziato De Filippi che sventuratamente vi decedeva. La ***Magenta*** sostava poi nuovamente a Batavia per urgenti riparazioni al timone e da qui andò in Australia (maggio 1867), a Melbourne e a Sidney ove venne accolta con grandi manifestazioni di giubilo dagli italiani colà residenti. Passando poi a settentrione della Nuova Zelanda, traversò l'Oceano Pacifico, approdava il 12 agosto al porto peruviano di El Callao e "volgendo poi a sud ancoravasi il 25 settembre a quello cileno di Valparaiso e qui l'Arminjon sostò lungamente per vedere che piega prendesse una rivolta scoppiata al Perù e per essere pronto a ritornarvi in caso di eventuale protezione dei nostri connazionali.

Da Valparaiso la ***Magenta*** salpò, diretta al sud, il 13 ottobre 1867 e penetrata nei canali (English Narrows) della Patagonia vi vennero diligentemente effettuati notevoli rilievi topografici e idrografici - completando e rettificando i precedenti inglesi - e tre baie fra le coste e l'isola Wellington ebbero rispettivamente i nomi di Magenta, Arminjon, Libetta e quello di Giglioli un'isoletta. La ***Magenta*** seguiva poi il tortuoso cammino dello stretto di Magellano, ne usciva il 6 dicembre ed il 17 approdava a Montevideo da dove ripartiva il 2 gennaio 1868 - scambiando clamorosi saluti con una divisione navale italiana composta dai bastimenti ***Regina***, ***Ercole***, ***Veloce*** - e dopo una buona traversata dell'Atlantico il 15 marzo era a Gibilterra, il 26 a Cagliari e finalmente il 28 a Napoli ove concludevasi felicemente il lungo, interessante e ben riuscito periplo durato oltre due anni attraverso gli oceani Atlantico, Indiano e Pacifico. L'Arminjon - meritatamente promosso capitano di vascello e poi ammiraglio - aveva cosi eccellentemente assolto il suo complesso compito politico-diplomatico-geografico-scientifico-commerciale che procurò all'Italia i primi trattati e le prime relazioni col Giappone e con la Cina e che dette uno splendido contributo agli studi oceanografici dei quali il Giglioli, continuando l'opera già intrapresa con il compianto De

Filippi, adunò una messe veramente cospicua. Il Giglioli (**foto**) espose questi risultati scientifici e ci dette la pittoresca descrizione del periplo nella bell'opera "Viaggio intorno al globo della R. corvetta ***Magenta*** mentre da parte sua l'Àrminjon pubblicava i due volumi "Il Giappone e il viaggio della R. corvetta ***Magenta***" e "La Cina e la missione italiana nel 1866". Aggiungo ancora che la giovanissima nostra Società Geografica - e per essa il suo illlustre presidente e fondatore Cristoforo Negri - conferì, dopo il compimento del viaggio, la grande medaglia d'oro di benemerenza all'Arminjon. E le relazioni così bene iniziate nell'Estremo Oriente non rimasero sterili, chè anzi furono lodevolmente continuate ed intensificate dalla marina nazionale e nel solo susseguente decennio si ebbero i viaggi della ***Principessa Clotilde*** (1868-71), ***Vettor Pisani*** (1871-73), ***Garibaldi***, ***Governolo***, ***Vedetta*** (1872-74), ***Vettor Pisani*** (1874 1877), ***Cristoforo Colombo*** (1877-79).

Una legge del 1875 - proposta dal ministro Saint-Bon e dal Parlamento approvata - destinò alla radiazione un gran numero di nostre navi da guerra e fra esse vi fu compresa anche la ***Magenta***. La sua memoria, per altro, rimase viva per molti anni nella nostra armata ed anche oggi possiamo degnamente dare questa vecchia ed onorata corvetta come la benemerita pioniera delle grandi navigazioni della marina italiana.

Ufficiali ed equipaggio del "Magenta". Sotto, in primo piano, il "Magenta" alla fonda in una rada lungo il suo periplo.

STORIA DI NAVI

Diamo il "bentornato" sulle pagine del Notiziario all'amico e prezioso collaboratore Giuseppe Peluso. Dopo aver pubblicato tra l'ottobre 2014 e il luglio 2018, ben 38 articoli, aveva comunicato alla redazione che si sarebbe fermato per un po' di tempo per dedicarsi alle sue amate ricerche e trovare nuovi spunti da raccontare. Nell'originale articolo che ha preparato per noi, oltre le note storiche curate con la sua ben nota precisione ritroviamo anche i suoi brillanti spunti ironici che accattivano la lettura.

Nasce a Bagnoli, è proprietà dell'ILVA e fuma troppo. Acquistato da Agnelli finisce in compagnia della Juventus. Non è quello che pensate ma è la storia del Piroscafo *Bagnoli I*

GIUSEPPE PELUSO

Naturalmente non è nostro intento narrare la storia di un noto personaggio che sta compiendo lo stesso percorso, ma di un mercantile; ovvero un piroscafo che, con una lunghezza d'oltre 120 metri ed una stazza superiore a 6.000 tonnellate, possedeva rispettabili dimensioni e ancora oggi molti napoletani ignorano sia stato costruito presso l'ILVA di Bagnoli.

Nel 1919, causa la strage di mercantili provocata principalmente da sommergibili tedeschi nel corso dell'appena terminata Grande Guerra, s'avverte una forte crisi nei trasporti marittimi. I cantieri navali italiani sono ancora impegnati sia con le costruzioni militari da completare sia con le riparazioni di tutte quelle unità che necessitano d'essere ripristinate.

I grandi stabilimenti siderurgici ILVA di Bagnoli, di Piombino, di Portoferraio, hanno necessità di un costante rifornimento di materie prime per i loro altiforni; pertanto decidono di costruire, nei rispettivi cantieri, una serie di piroscafi da carico alla rinfusa e stabiliscono di battezzarli, a seconda di dove sono costruiti e con non molta fantasia, *BAGNOLI I*, *BAGNOLI II* e *BAGNOLI III*; oppure *PIOMBINO I*, *PIOMBINO II*, etc.

D'altronde negli stessi anni lungo la costa flegrea è tutto un fiorire di nuove fabbriche navali, dai grandiosi "Cantieri ed Officine Meridionali" di Baia voluti dalla compagnia "Navigazione Generale Italiana" di Genova ai più piccoli "Cantieri Navali ed Officine Meccaniche" di Arco Felice voluti dalla ereditiera signorina Maria De Sanna e dal finanziere e armatore Tommaso Astarita.

Anche nel cantiere della De Sanna, nato per beneficiare dei finanziamenti statali elargiti per lo stato di belligeranza in corso, le costruzioni di serie sono battezzate *ARCO FELICE I*, *ARCO FELICE II*, etc.

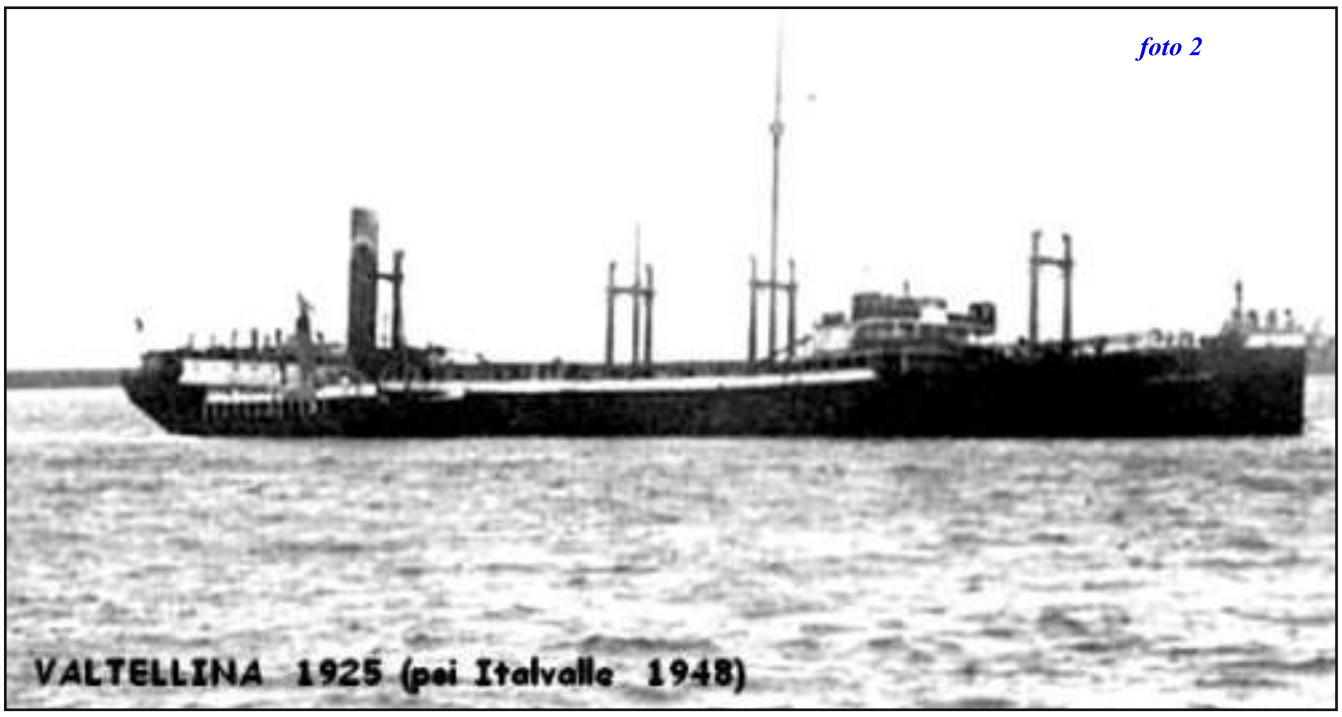
Dopo aver allestito uno scalo sulla linea di costa, poco prima dell'attuale Città della Scienza provenendo da piazza Bagnoli [**foto1-cartolina del 1930**], nel 1920 le maestranze iniziano la costruzione della prima unità che è varata nel 1921 e completata nel 1922.

foto 1

Il piroscafo che ha una macchina a vapore, che purtroppo emette troppo fumo attraverso il suo funile, è fornito di una sola elica che imprime una velocità di 9nodi; disloca 6.168tsl, è lungo 120,19mtr e largo 15,75mtr.

Con il nome di BAGNOLI I entra a far parte della compagnia "ILVA S.A." ed

iscritto nel compartimento marittimo di Genova.
Ma la grande acciaieria partenopea, come le altre consorelle italiane, attraversa una profonda crisi che la costringe alla chiusura dello stabilimento nello stesso anno 1922. Questo nonostante la fusione con i "Cantieri Armstrong S.A." di Pozzuoli che stanno subendo, come tante realtà industriali specialmente nel nostro mezzogiorno, la stessa mancanza di commesse, dopo essersi ingranditi a dismisura durante la guerra.
La società "ILVA S.A." blocca la costruzione dei previsti altri piroscafi ed è costretta a vendere quelli costruiti alla società "Lloyd Mediterrano" di Genova, una compagnia di navigazione specializzata nei trasporti di carichi alla rinfusa.
Questa nuova compagnia battezza *VALTELLINA* [**foto 2 Phoca Thumb**] l'ex *BAGNOLI I*; poi battezza *VALSUGANA* l'ex *PIOMBINO I* e *VALSESIA* l'ex *PIOMBINO II*.



Intanto nel 1924 il senatore Giovanni Agnelli, presidente della FIAT di Torino, fonda la "Società Commerciale di Navigazione" con sede amministrativa a Torino e sede operativa a Genova.
Lo scopo della nuova compagnia di navigazione è, oltre quello commerciale e di diversificazione delle attività del grande gruppo piemontese, quello di sponsorizzare i Motori Marini FIAT Diesel costruiti a Torino.
Nel 1925 questa nuova compagnia di navigazione acquista sul mercato sei piroscafi con motrici a vapore con l'intento di sostituirle con dei diesel FIAT e di ribattezzarli con nuovi nomi legati a ricordi ed affetti della Famiglia Agnelli:

- L'ex ***BAGNOLI I***, poi ***VALTELLINA*** della "Lloyd Mediterrano", a cui nel 1928 è installato la nuova motrice FIAT ed è ribattezzato ***CHISONE*** [**foto 3** Phoca Thumb]; nome del torrente che attraversa le tenute della Famiglia Agnelli.
- L'ex ***PIOMBINO I***, poi ***VALSUGANA*** della "Lloyd Mediterrano", di 6.255tsl costruito presso l'ILVA di Piombino nel 1920, riceve nuovi motori ed è ribattezzato ***VILLARPEROSA***; la valle con la quale la famiglia Agnelli ha un legame indissolubile.
- L'ex ***PIOMBINO II***, poi ***VALSESIA*** della "Lloyd Mediterrano", di 6.604tsl costruito presso l'ILVA di Piombino nel 1921; non fa in tempo a ricevere nuovi motori e nuovo nome poiché il 25 agosto 1926 naufraga presso Treharne Point (Galles).
- L'ex ***ANSALDO VIII*** [**foto 4** L'Ora del Pellice], di 5.350tsl costruito nel 1921 a Sestri Ponente, riceve nuovi motori ed è ribattezzato ***PELLICE***, altro torrente che si immette nel Chisone prima di confluire nel Po.
- L'ex ***MONTGOMERYSHIRE*** della "Royal Mail Steam Packet Co." di Londra, di 6.630tsl costruito a New Castle nel 1921, riceve nuovi motori ed è ribattezzato ***RIV*** [**foto 5** Phoca Thumb]; acronimo di "Roberto Incerti & C. Villar Perosa", azienda metalmeccanica italiana fondata nel 1906 a Villar Perosa da Roberto Incerti, costruttore di biciclette, e da Giovanni Agnelli.

L'azienda, fin dall'inizio, si è specializzata nella produzione di cuscinetti a sfera.

- L'ex ***VALDIERI*** del "Lloyd Sabaudo" di Genova, di 4.920tsl costruito a Taranto nel 1920, riceve nuovi motori ed è ribattezzato ***JUVENTUS***; in questo caso credo non ci sia necessità di spiegare il legame tra questo nome e la Famiglia Agnelli.

foto 3

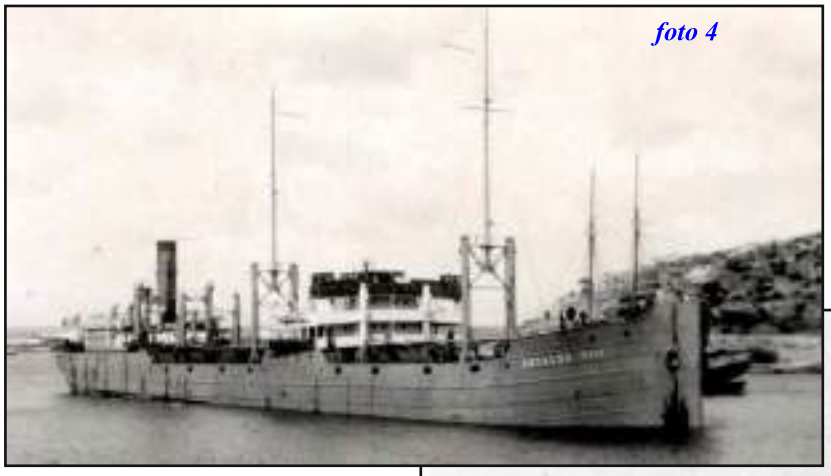


foto 4

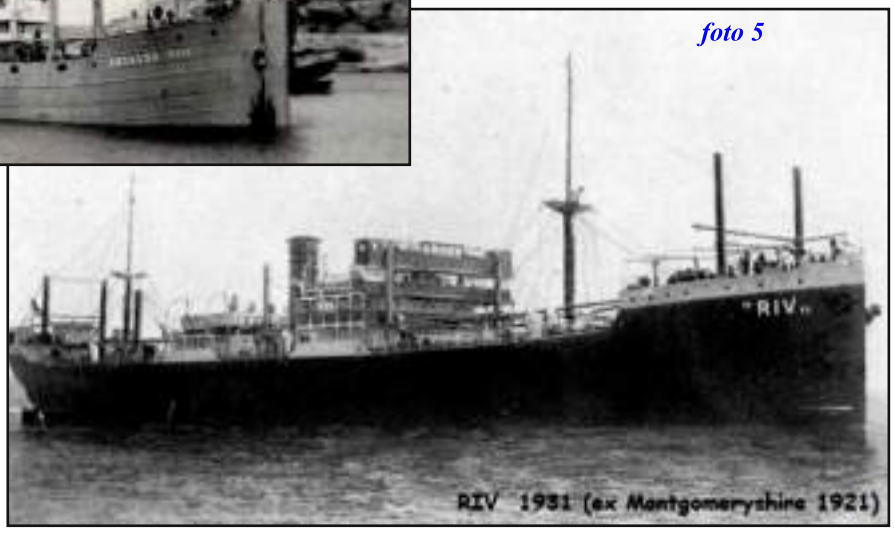


foto 5

Mario Pennacchia, nel suo libro "Gli Agnelli e la Juventus" scrive: "Tra gli anni venti e trenta l'intera Nazione stravede per la squadra di Edoardo Agnelli: un fenomeno di esaltazione popolare congiunge le Alpi alla Sicilia. Un distintivo del club bianconero diventa una preziosa rarità, un biglietto per la partita dei campioni diventa premio ambito, Torino, dove gioca la Juventus, è inserita negli itinerari dei viaggi di nozze. E in mare scende perfino una grande motonave battezzata *JUVENTUS* fatta costruire dalla società di navigazione di proprietà della Famiglia Agnelli".

Nel corso della seconda guerra mondiale la *CHISONE* [**foto 6 Agenzia Bozzo**] è utilizzata come trasporto truppe e materiali fino all'armistizio dell'otto settembre 1943 quando è catturata dai tedeschi. Il 29 aprile 1944 è affondata a Tolone da un bombardamento aereo alleato ed è recuperata solo nel 1947 quando è restituita ai legittimi proprietari.

foto 6

Da notare che le altre quattro motonavi della FIAT vanno tutte perdute nel corso della Seconda Guerra Mondiale:

- La ***VILLARPEROSA*** è catturata a Willington (USA) nel 1941 e rinominata COLIN presta servizio per la "U.S. Maritime Commission". E' affondata il 26 aprile del 1944 dal sommergibile tedesco U 859.
- La ***PELLICE*** il 10 giugno 1940, giorno della dichiarazione di guerra, si trova a Newcastle (GB) e tenta di fuggire alla cattura. Il tentativo non riesce e con il nuovo nome di ***EMPIRE STATESMAN*** inizia a servire per conto del britannico "Ministry of Transport". L'undici dicembre del 1940, mentre è in navigazione da Pepel per Middlesbrough, è affondata dal sommergibile tedesco U 94.
- La ***RIV*** è adibita ai rifornimenti verso la Libia e il giorno 31 agosto 1941 è affondata da aerei inglesi a Tripoli; sarà recuperata e demolita dagli stessi inglesi una volta conquistata questa città.
- La ***JUVENTUS*** è anch'essa adibita ai rifornimenti verso l'Africa Settentrionale e il giorno 16 gennaio 1941 è silurata da aerei inglesi mentre è in viaggio da Napoli verso Sfax. E' portata ad incagliare a 3 miglia da Kuriat dove è abbandonata e dopo un mese nuovamente silurata questa volta da un sommergibile britannico.

foto 7

Il 30 aprile 1947 l'armatrice "Società Commerciale di Navigazione", cambia ragione sociale in "Società di Navigazione Italnavi S.p.A.", con sede a Genova, e terminati i lavori di ripristino della *CHISONE*, tra cui la trasformazione in turbonave, la ribattezza *ITALVALLE*.
Nel 1952 l'ex piroscafo bagnolese è ceduto alla "Navigazione Libera Giuliana S.p.A." di Venezia che, in omaggio ad una tradizione onomastica veneto-tridentina, lo battezza *CESARE BATTISTI* [**foto 7 Agenzia Bozzo**].
Nel 1962 il vecchio *BAGNOLI I*, dopo quaranta anni di tribolate navigazioni, smette di fumare ed è demolito a Vado Ligure.

UOMINI CHE HANNO FATTO LA STORIA DELLA VELA

L'amico Fabio Colivicchi, giornalista della Vela di lungo corso, fondatore e direttore del blog "SAILY, ha concesso il privilegio al Notiziario di pubblicare il suo ricordo di Lowell North, un grande del mondo della vela recentemente scomparso. Campione olimpionico e quattro volte mondiale nella classe Star, regina delle Olimpiadi, è stato il fondatore della veleria multinazionale North Sails.

LOWELL NORTH HA INDICATO LA STRADA

E' morto a 89 anni "The Pope" Lowell North, pioniere della moderna costruzione di vele, fondatore della famosa veleria, due medaglie olimpiche (argento Dragone a Tokyo 1964, oro Star ad Acapulco Mexico 1968) e quattro volte mondiale Star. Ha ispirato generazioni di velisti in tutto il mondo. La sua storia. Tutto cominciò per reazione: Lowell arrivava ultimo in regata col papà sulla Star con vele di cotone... Poi il metodo scientifico su forme e materiali, i manager "tigri", la conquista del mondo, la Hall of Fame...

FABIO COLIVICCHI

La Stella Polare indica il Nord, come le bussole. Il riferimento per i naviganti, la direzione da conoscere, dalla quale partire per qualsiasi rotta. Come il cognome forse più conosciuto nella vela internazionale: North. Un attacco di cuore nella notte, al fianco della moglie Bea: se n'è andato così Lowell North (1929-2019), icona della storia velica moderna. Aveva 89 anni. Come il Nord geografico, così il North di Lowell è un riferimento. Di più: un'ispirazione.

Ha iniziato ad andare a vela a 14 anni, sulla Star del papà, con vele di cotone. La leggenda, comprovata, racconta che papà e figlio North arrivassero sempre ultimi in regata. Questo spinse Lowell a pensare a un nuovo taglio per la randa della Stella. Detto e fatto: pochi anni dopo, nel 1945 Lowell North (**foto**) vinse il suo primo Mondiale Star a prua di *Malin Burnham*, grazie a una randa rivoluzionaria, che cambiò la storia sua e quella della vela.

Ancora pochi anni dopo, fresco di laurea in Ingegneria aeronavale e aerospaziale, nel 1957 Lowell aprì il primo loft North Sails a Shelter Island (Point Loma, San Diego, dove Lowell aveva anche casa). La spinta viene dal primo acquirente di una vela North: il suo amico John Shoemaker. "Ho aperto una veleria, vuoi comprare una mia randa?" La risposta affermativa dell'amico - racconterà anni dopo Lowell, fu la spinta ad andare avanti. Ma nè lui nè John potevano immaginare quanta strada avrebbero fatto le vele col marchio North.

Lascia il lavoro da Ingegnere spaziale alla Narmco e si mette a fare vele per Snipe e Star, in uno scantinato di 160 metri quadrati in centro a San Diego, con la prima moglie Kay che faceva da segretaria. La prima assunzione fu una sarta: Daisy. Poi un giovane velaio, Paul Merrill, che lavorava in una veleria in vista a quel tempo, e formò il resto della squadra, fino a Peter Bennet strappato alla Murphy & Nye di Chicago.

Il suo approccio introduce modalità sconosciute e fantascientifiche per l'epoca. Vuole realizzare vele più efficienti attraverso test rigorosi e un processo di piccoli miglioramenti progressivi. Un procedimento che cambierà l'industria delle vele. Ma che inizia in modo molto romantico, come la storia del garage di Steve Jobs dove nacque il primo computer della Apple.

"Iniziammo i test sui tessuti attaccandoli all'antenna della mia radio. Li chiamammo *flutter testing* (letteralmente "prove di svolazzamento"), ma funzionavano, dandoci realmente risposte sulla durata dei materiali, e quindi sul degrado delle vele. Poi simulammo l'effetto antenna dell'auto costruendo una macchina che faceva girare i campioni di tessuto su una ruota attaccata a un braccio." Per romantica che sia, è l'inizio della lunga storia dello sviluppo dei materiali: il Benchmark 30/30 diviene rinomato tra gli specialisti dei tessuti: 30 minuti a 30 miglia l'ora. Così si passa dal poliestere ai primi tessuti da vela laminati (usati nel 1977 in Coppa America su *Enteprise*). Nel 1980 si vedono il Mylar e i primi pannelli radiali. E le invenzioni continuano: nel 1992 registra le membrane

tridimensionali, fino a quando nel 2011 esce sul mercato la memberana in composito 3Di, di fatto ancora oggi in continuo sviluppo.

Il segreto è nella testa di quell'ingegnere aerospaziale, che applica schemi, formule, ricerche sui materiali, test analitici, al raggiungimento della forma perfetta della vela. "La consapevolezza che non sapevo nulla sulla forma di una vela, fu di grande aiuto - spiegò Lowell North - Ho potuto provare una grande varietà di forme, alcune delle quali si sono rivelate più veloci. Questa oggettività ci ha aiutato a fare molti progressi nella forma delle vele."

La storia della North Sails ruota tutta intorno al suo intuito, alla sua applicazione. Nella veleria Lowell coinvolse altri velisti famosi come testimonial: li chiamò "Tigers", le sue tigri d'assalto. Lo chiamavano "The Pope" per l'influenza anche culturale che aveva raggiunto nello yachting, fino ai massimi livelli delle Olimpiadi e dell'America's Cup. Lowell North si può definire il più grande velaio della storia, fino a quando ha venduto la veleria e il brand, nel 1984, ritirandosi ancora giovane e forte a godersi i frutti di tanta carriera, godendosi semplici regate e crociere con la sua barca "Sleeper", ma restando inevitabilmente un riferimento costante.

Tom Whidden, attuale CEO di North Technology Group, ex America's Cup, dice di Lowell: "La sua visione, la sua competenza e creatività, soprattutto il suo spirito competitivo, continuano a guidare il modo di lavorare alla North oggi, nonostante la società sia arrivata a esplorare territori che Lowell non avrebbe potuto immaginare."

Lowell North imprenditore e Lowell North velista viaggiano insieme: prima conquista una medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Tokyo 1964 nella classe Dragone, poi arriva la medaglia d'oro ad Acapulco, Messico 1968, con la classe Star, della quale sarà quattro volte campione mondiale e cinque volte secondo. Chissà quante volte, navigando su una Star con la Stella d'oro, avrà ripensato a quelle regate col papà, quando arrivavano sempre ultimi...

Lowell North è stato inserito nella terna che ha inaugurato la celebre National Sailing Hall of Fame, nel 2011, insieme a Ted Turner e Dennis Conner, altri due monumenti della vela e della Coppa America. Lowell fu skipper di Enteprise alle defender series del 1977. Dennis fu il primo a usare in Coppa vele North, nel 1980, vincendo il trofeo. Nel 2007, l'anno anniversario dei 50 anni della veleria, 11 dei 12 team dell'America's Cup a Valencia avevano vele North...

Eppure dietro tanti successi resta la dimensione umana di Lowell North, ben riassunta di recente proprio da Malin Burhnam, il timoniere del primo Mondiale Star: "Nel mondo di oggi cerchiamo il significato della parole civiltà. Lowell era l'esempio di cosa puo' significare quella parola. Non l'ho mai visto arrabbiato o polemico. Era sempre calmo, riflessivo, pacato. Era un grande ascoltatore. Possiamo non essere d'accordo, ma se sapessimo ascoltare impareremmo di sicuro qualcosa. Lowell era quel tipo di persona. Era speciale."

Con questa storia e queste eredità, si può stare certi che quel ragazzino che volle reagire ad arrivare ultimo in regata e che diventò Lowell North, continuerà a esercitare molta influenza nel mondo della vela.

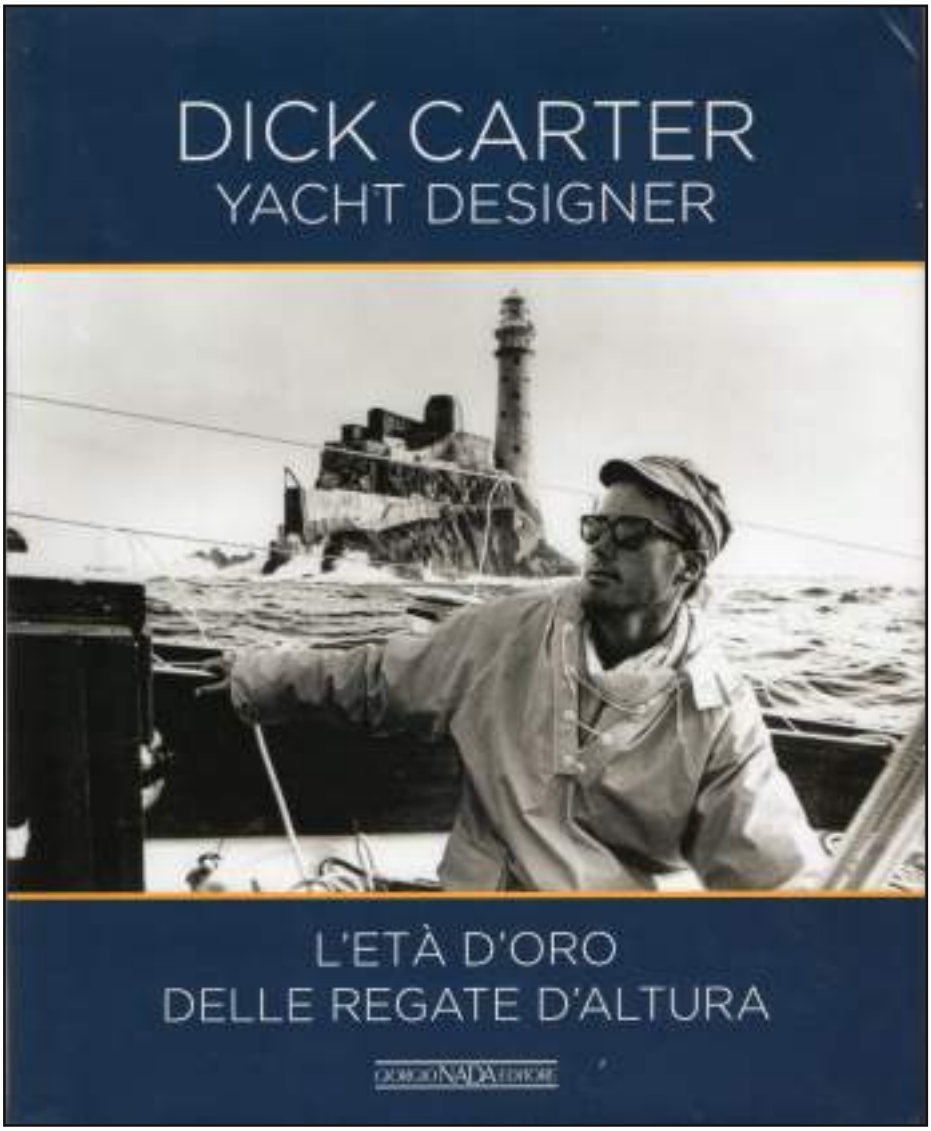
RICORDO DI CARLO ROLANDI

Abbiamo fatto numerosi mondiali Star insieme. Grande innovatore del taglio delle vele che venivano sagomate e tagliate su forme in legno a misura naturale. Ha fondato la North Sails con stabilimenti ubicati in Italia, Germania, Inghilterra ed altri importanti nazioni veliche che lavoravano sotto stretto controllo della casa madre. Timoniere sensibilissimo con un palmares unico nella storia della Star: oro olimpico e cinque campionato del mondo.

Fui suo ospite sul suo motoscafo a Auckland durante la Coppa America che seguiva a bordo con un televisore gigante.

LIBRI IN VETRINA

Quella che segue non è una recensione qualunque e il libro di cui si parla non è uno dei tanti libri sul mondo dello yachting che il Notiziario si preoccupa di segnalare. La recensione l'ha curata per noi l'amico Francesco Gandolfi, un profondo conoscitore del mondo della vela, traduttore dall'inglese del testo originale, amico ed ammiratore personale dell'autore e, non ultimo, attuale armatore di "Rabbit" il primo disegno di Dick Carter.
Il libro, la storia autografa di Dick Carter, è stato definito "uno dei migliori libri sullo yachting e sulla progettazione di barche".



Giorgio Nada Editore, www.giorgionadaeditore.it – Formato 20,3 x2 5,4 – 328 pagine – 180 fotografie in bianco & nero e a colori – Cartonato con sovraccoperta – Prezzo € 44,00

Dick Carter, la meteora

Il 1965 è stato un anno fondamentale nella storia della progettazione delle barche da regata e questo a causa di un trentasettenne americano del quale nessuno o quasi aveva mai sentito parlare (ovviamente in ambito velico-progettuale), Richard E. Carter, per tutti da sempre solo Dick Carter.

Dopo un'intensa attività su derive di vario tipo, fatta negli Stati Uniti tranne un'unica parentesi in Gran Bretagna e un paio di regate d'altura sempre negli USA su una barca disegnata per un cantiere olandese da Bill Tripp Jr., il ***Medallist***, Carter fu invitato a partecipare come co-skipper al Fastnet su una barca francese gemella della sua; un infortunio alla caviglia dell'armatore francese fece sì che si trovasse ad essere lo skipper unico e l'esperienza fu talmente coinvolgente dal far nascere il desiderio di rifare il Fastnet, e magari anche vincerlo.

Non con il ***Medallist*** però, troppo difficile e faticoso da timonare in condizioni di mare mosso e vento forte,

specialmente se proveniente da poppa; fu così che tra il 1964 e il 1965, partendo dall'analisi del disegno del ***Medallist*** pubblicato dal costruttore e sulla base di quanto trovato su "Skene's Elements of Yacht Design", un manuale scritto da Norman L. Skene nel 1902 e attualizzato nel 1962 da Frank Kinney, che non sembra una gran base per progettare un'imbarcazione da regata d'altomare, Carter disegnò ***Rabbit***, la sua prima barca, che fece costruire da Frans Maas a Breskens, in Olanda.

Dopo un esordio in sordina alla One Ton Cup del 1965, alla quale Carter iscrisse ***Rabbit*** solo per metterlo a punto perché con un rating di 20 piedi e 4 non aveva nessuna chance correndo in tempo reale con barche di 22 piedi, il piccolo III Classe, al galleggiamento pochi centimetri in più dei 732 (24 piedi) che erano il minimo del RORC, dominò sia la Royal Yacht Squadron 150th Anniversary Race che il Fastnet, secondo III Classe a vincere nel dopoguerra una regata tradizionalmente appannaggio di barche ben più grosse.

L'impatto di ***Rabbit*** sugli altri progettisti fu quanto mai variegato, andando da Peter Nicholson che fermò Carter per strada per dirgli che ***Rabbit*** era un "tipo sbagliato di barca" a Olin Stephens che al contrario convinse due importanti clienti a rimandare in cantiere le sue due barche di punta del 1965, ***Firebrand*** e ***Prospect of Whitby***, perché la loro opera viva fosse completamente stravolta e fatta diventare come quella di ***Rabbit***

I successi di ***Rabbit*** portarono a Dick Carter una seconda commessa, questa volta di un cliente vero, non più per lui stesso; Ed Stettinius gli chiese una barca che stazzasse 22 piedi, per correre la One Ton Cup del 1966. Questo secondo disegno, ***Tina***, nella quale Carter aveva corretto le poche manchevolezze evidenziatesi in ***Rabbit***, dominò la OTC nonostante avesse dovuto correre le tre regate con "il freno a mano tirato", un serio inconveniente all'attrezzatura aveva imposto velature prudenziali per non rompere l'albero.

Da lì una quindicina d'anni sulla cresta dell'onda: altre quattro One Ton Cup, l'ultima quella del 1973 in Sardegna, vinta da ***Ydra***, timonata dall'Ammiraglio Straulino, l'ultima grandissima vittoria del nostro miglior velista di sempre, il Fastnet e l'Admiral's Cup del 1969, nella quale il suo ***Red Rooster*** portò agli americani il 43% dei punti con i quali vincere il trofeo riservato a squadre di tre imbarcazioni, ***Vendredi Treize***, con i suoi 39 metri la più estrema imbarcazione mai progettata per una regata in solitario, le tre prime barche che avvicinarono Raul Gardini all'altura, appassionandolo, il ***Benbow*** che detenne per anni il record in tempo reale della Giraglia – l'Albo d'Oro tra il 1965 e il 1984 delle barche da lui disegnate occupa quasi 9 pagine del libro.

La gestione della stazza IOR in un modo che non condivideva, con barche sempre più leggere e a suo avviso non sufficientemente marine e sicure, lo ha spinto a ridurre sempre di più la sua attività di progettista. "Non volevo disegnare barche che avessero un obiettivo al quale io non credevo, e mi sembrava che lo IOR non fosse governato correttamente. Per me personalmente l'Età dell'Oro delle Regate d'Altura si stava avvicinando alla fine ed era tempo di perseguire altri interessi e girare pagina – è quello che ho fatto."

Lo ha fatto talmente bene che tutti, anche coloro che erano stati i suoi più prossimi collaboratori lo hanno creduto morto; la prefazione all'autobiografia recita:

"Come sia nata la voce, proprio non lo so. Naturalmente sono stato un po' sorpreso nell'apprendere che ero morto cinque anni prima! Divertente, anche. Mi sono dimenticato di quando l'ho sentito, era comunque un po' prima della cerimonia in memoria di Ted Hood, alla sede di Newport del New York Yacht Club, il 20 settembre 2013.

Ted era stato una figura leggendaria nel mondo della vela - eccezionale velaio, progettista, costruttore e velista. Io ero stato così lontano dal mondo della vela e da così tanto tempo che non avevo nemmeno saputo della sua morte, l'ho appreso solo per caso e ho deciso di partecipare.

Dopo la cerimonia gli ospiti sono stati invitati a un buffet nella tenda a fianco; il cibo era stato sistemato su lunghi tavoli appoggiati a cavalletti e io mi stavo servendo quando ho sentito 'Dick Carter?' - ho alzato gli occhi e proprio lì, dall'altro lato del tavolo, c'era Yves-Marie de Tanton, una star della progettazione che aveva lavorato per me quaranta e più anni fa. Ha fatto il giro del tavolo, tremando visibilmente tanto che per poco il telefono non gli cadde di mano: 'Devo fare una fotografia'. Bob Perry, un altro progettista anche lui con me molto tempo prima, mi ha poi detto 'Cosa ti aspettavi?' Yves-Marie pensava di avere appena visto un fantasma.

Un paio di settimane dopo abbiamo fatto colazione insieme a casa mia a Cape Cod, per recuperare il tempo perduto; mentre si avviava alla porta Yves-Marie si è girato e ha detto 'Dovresti scrivere un libro'. Così ho fatto - questa è la mia storia." Una storia che merita essere letta.

EX VOTO

Ex Voto marinara - Arzana (https://arzana.org.