Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: info@cstn.it I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO III - N° 19 NOTIZIARIO ON-LINE Marzo 2014

SOMMARIO

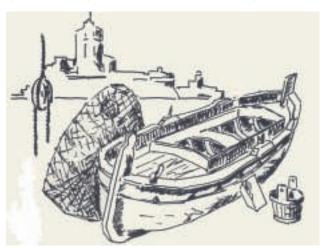
• Editoriale	pag.	1	• Sul Vespucci con Straulino	pag.	17
• Attrezzature da lavoro	pag.	2	 Nel Museo Navale di Venezia 	pag.	20
L'ammutinamento del Caine	pag.	6	• dal topo di biblioteca	pag.	23
Il gozzo Sant' Alberto	pag.	12	• Libri in vetrina	pag.	24

EDITORIALE

entre corriamo velocemente verso la primavera di questo nuovo anno 2014, appena iniziato, Il Notiziario continua a rispettare il suo ruolino di marcia e puntuale si presenta ai suoi lettori. Anche in questo numero di marzo troverete degli interessanti articoli dei nostri affezionati collaboratori sui vari argomenti che animano le nostre rubriche.

Così, il comandante Basile ci racconta una sua diretta esperienza in una delle leggendarie imprese di Agostino Straulino; i consoci della Sezione di Genova Sestri della Lega Navale ci parlano del restauro del loro "Sant'Alberto", un gozzo genovese armato a vela latina; Maurizio Elvetico continua la sua storia sugli arnesi e sugli attrezzi della cantieristica tradizionale e lo storico Maurizio Brescia ci ricorda uno dei più famosi film della cinematografia navale americana. Anche le attività interne del CSTN procedono alacremente, in attesa del completamento dei lavori di ristrutturazione della nuova sede nella Base Navale al Molosiglio. Sempre numerose pervengono le richieste per ricerche, quesiti, notizie storiche... che spesso sono

rintracciabili solo ed esclusivamente nel nostro vasto archiviobiblioteca che, alla fine del 2013, comprende oltre 6000 volumi
e più di 11500 numeri di riviste di 240 testate nazionali ed estere. Né mancano le continue visite di ricercatori e studenti che
vengono al CSTN per completare i propri studi e i propri lavori.
Prosegue anche l'importante operazione di digitalizzazione
della rivista "Lega Navale" dal 1897, l'unica raccolta completa
esistente in Italia che la Presidenza Nazionale ha affidato al
CSTN. Il nostro laboratorio interno di modellismo ha completato
la costruzione dello scafo e dell'armo dello storico 8 metri S.I.
"Italia", medaglia d'oro all'Olimpiade del 1936. Mancano
soltanto le vele che sono in corso di lavorazione. Il lavoro necessario per la costruzione di questo modello ha comportato
un'interessante studio e ricerca sui particolari costruttivi che
sarà oggetto di un prossimo articolo dei nostri bravi modellisti.



CURIOSITA' STORICHE-TECNICHE-SCIENTIFICHE

Continua la storia sugli attrezzi manuali in uso nei cantieri navali con la presentazione di altri tre classici utensili da lavoro.

CARPENTERIA NAVALE: ATTREZZATURE CLASSICHE DA LAVORO

di *Maurizio Elvetico*

(terza parte)

è un utensile da taglio usato inizialmente per la lavorazione a mano delle pietre e successivamente per metalli e legnami, capace di asportare una parte del materiale per percussione indiretta (a differenza dell'ascia e dell'accetta che sono strumenti a percussione diretta o lanciata) esercitata sull'utensile con una mazza o un mazzuolo. Derivato da quel bulino impiegato dall'uomo primitivo per facilitare la scheggiatura delle pietre, ma anche per eseguire incisioni decorative su legno, osso e corno.

Lo scalpello, ancor più recente dell'ascia, compare di pietra levigata o di osso durante il Neolitico.

L'evoluzione dello scalpello è avvenuta fondamentalmente nella forma della lama. Inizialmente il taglio dritto e simmetrico come nel coltello è efficace

solo attaccando il pezzo di legno in corrispondenza dei margini. Pertanto lo scalpello fu prima un utensile a tagliente arrotondato e, non bastando questo, "a doccia" simile alla più recente sgorbia. La sgorbia taglia infatti il legno, senza formare schegge, in un punto qualunque e qualunque sia la direzione di sfre-



gamento. L'archeologia preistorica ci rivela già utensili di pietra a "doccia" del Neolitico.

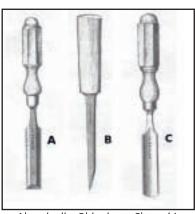
Si precisa che la sgorbia, quale strumento utilizzato prevalentemente per la lavorazione del legno, soprattutto per intagli e decorazioni, è da far risalire alla fine del Bronzo e poco diffuso ancora nell'età del Ferro. Con il Rinascimento si diffusero svariati tipi di scalpelli, in particolare sgorbie dalle forme più strane in grado di eseguire lavorazioni anche complesse. Da allora e fino ai giorni nostri, le diverse tipologie di scalpelli non hanno subito grandi variazioni.

Nel cantiere navale tradizionale gli scalpelli hanno avuto un ruolo importante per la realizzazione di incastri o nel completamento del lavoro eseguito con l'ascia e la sega.

Gli scalpelli usati per la lavorazione dei legnami sono costituiti da una robusta barra d'acciaio di sezione rettangolare o quadrata, tagliente a una estremità e generalmente fornita nell'altra di un manico di legno

sul quale si batte con una mazzuola.

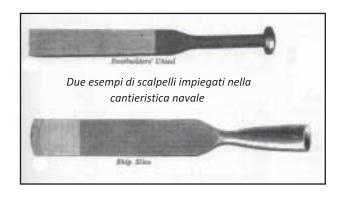
Oltre agli scalpelli veri e propri e alle sgorbie, la famiglia degli scalpelli per legno è composta dal bedano, nato ai tempi dei Romani, che ha invece il tagliente ricavato nello spessore della lama. Esso serve per fare scanalature strette e profonde (taglia in direzione perpendicolare alle



A) scalpello; B) bedano; C) sgorbia

fibre di legno), come le mortase, tanto che in inglese è noto come *Mortice Chisel*.

Fino agli anni 50 del secolo scorso lo scalpello, al pari di altri attrezzi manuali da lavoro, era gelosamente posseduto dal falegname che aveva particolare attenzione alla sua continua manutenzione ridando il filo al tagliente e sostituendo periodicamente il manico. Se fino



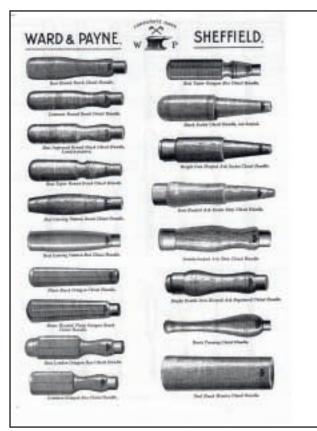
a quasi la fine dell'800' il manico veniva realizzato dallo stesso artigiano, successivamente i costruttori di attrezzi ne proponevano svariati tipi nei loro cataloghi. Nella carpenteria navale in legno si impiegavano scalpelli particolarmente grossi, privi di manico ma dotati di un codolo ringrossato per battervi una pesante mazza.

Pur non facente parte della famiglia degli scalpelli si ricordano quei particolari attrezzi, privi



di taglio, noti con il termine generico di *parelle*, impiegati dal calafato per introdurre con forza la stoppa catramata tra i comenti delle tavole del fasciame di uno scafo latino e che venivano percossi con i particolari martelli detti *magli*.

Lo scalpello ha avuto un ruolo importante nella storia della lavorazione del legno, soprattutto perchè ha dato origine a diversi utensili e macchine ed oggi, pur ri-



pagina di un catalogo attrezzi del 1911

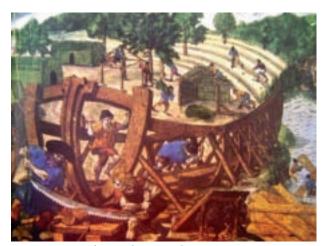
sultando uno strumento secondario e spesso dotato di manico in plastica, è ancora un attrezzo impiegato dal falegname.

Sega (ingl. saw)

Nelle Metamorfosi Ovidio, raccontando la mitologia greca, attribuisce a Talos, nipote di Dedalo, l'invenzione della sega. Nella realtà era uno strumento in uso già con gli egiziani, realizzato in rame con denti la cui forma permetteva un uso a tirare dell'attrezzo. Solo in epoca cristiana i denti della sega assumono una forma adatta all'uso a spingere (la lama non morde tornando indietro). Furono i Romani a introdurre le seghe a telaio e le grandi seghe a due manici all'estremità che saranno le stesse per molti secoli a venire. Occorrerà attendere il 17° secolo, con il perfezionamento nella tecnologia dell'acciaio, per assistere alla comparsa delle seghe ad un'unica impugnatura. Nella metà del secolo successivo i denti sono alternativamente inclinati dai due lati per favorire l'asportazione del truciolo, così come nelle moderne lame delle seghe.

La lavorazione eseguita con la sega è propriamente de-

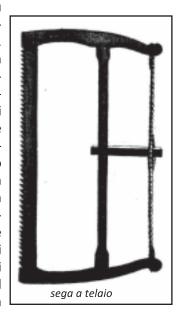
finita segatura ed avviene per asportazione di parte del materiale sottoforma di truciolo, che prende



la grande sega a due manici

anch'esso il nome di segatura.

Tra le seghe a mano la più classica della falegnameria è la sega a telaio. Naturalmente anche nella carpenteria navale tradizionale tale sega è presente insieme agli altri tipi di attrezzi per segare quali il saracco o segaccio, il più noto attrezzo ad un manico; la sega a dorso, dalla lama irrigidita da una costolatura sul dorso per avere una maggior precisione di taglio nell'esecuzione di elementi di giunzione ed il gattuccio, dalla lama lunga e sottile, partico-





larmente adatta per eseguire tagli curvi, presenti in quantità

negli scafi.

Fino alla metà del 1800 le seghe erano fatte a mano e il falegname, nella realizzazione, curava molto il



tipo di impugnatura che a volte era una vera e propria



opera artigiana. Successivamente sul mercato furono immessi prodotti di case

3

costruttrici, soprattutto inglesi, come quelle o Sheffield ed americane.

Il falegname curava l'affilatura dei denti delle seghe e la loro inclinazione, detta *allicciatura*, che eseguiva con un particolare attrezzo detto *licciaiuola* o *stradasega*.

Dal Dizionario universale di arti e mestieri dei primi dell'800' si legge: "Accostumasi piegare i denti alcun poco alternatamente l'uno a destra l'altro a sinistra della sega; lo che dicesi la strada della sega"

Nei cantieri navali il maestro d'ascia periodicamente, in primavera, si recava nei boschi per scegliere gli alberi più adatti alle sue esigenze. Ne osservava le caratteristiche geometriche e di qualità. Poi nei mesi invernali, quando le piante sono povere di linfa e si poteva disporre di maggiore mano d'opera, si procedeva al taglio degli alberi. Vi era molta attenzione alla produzione tanto che lo stesso Dizionario riporta: "... tre uomini applicati a una sega, possono segare un tra-

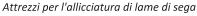
ve di quercia secco, grosso 12 pollici, in ragione di 5 piedi all'ora, o 60 piedi al giorno: questi stessi uomini segherebbero 6 ¾ a 7 piedi all'ora di legno tenero secco ... "

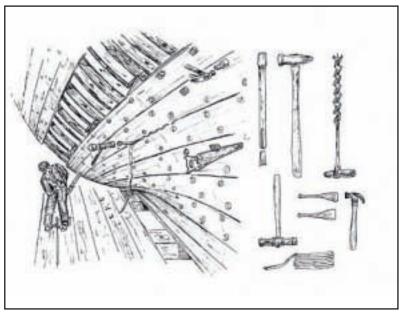
Curiosità: le seghe a telaio erano anche note (non solo in Italia) come seghe di San Giuseppe per la loro frequente presenza nelle immagini della Sacra Famiglia.

I falegnami imparavano a maneggiare uno o più tipi di seghe e non erano disposti a impiegare altri modelli su cui non avevano fatto sufficiente esperienza. Ciò a conferma dell'adattamento dell'attrezzo alle caratteristiche di forza e sensibilità dell'artigiano.

La sega da traforo, impiegata oggi soprattutto dai modellisti, ha le sue origini nella metà del 1600 quando divenne necessaria nella realizzazione delle decorazioni tipiche di quell'epoca.







Strumenti per bucare

Rientrano tra i perforatori le trivelle o trivelli (in ingl. auger) anche conosciuti, per gli utensili più piccoli, come succhielli e i trapani (ingl. drill). Mentre le trivelle perforano allargando e tagliando il legno, i trapani invece asportano il materiale in parti minutissime.

Le trivelle sono stati attrezzi del falegname fino agli anni 40 del 1900 ed in particolare rivestivano un'importanza fondamentale nella cantieristica navale, nei suoi vari tipi e dimensioni. I trapani, invece, erano relegati alle piccole lavorazioni o nelle officine per forare i metalli.

I trivelli, che a seconda dell'uso, della forma, ma anche del luogo, assumevano nomi specifici o dialettali, quali becchi, verine, verigole, ecc, erano costituiti da un corpo cilindrico d'acciaio recante a una estremità un'impugnatura a croce per imprimere un moto di rotazione e all'altra estremità una punta di varia foggia.

Inizialmente, dai Romani al Medioevo, la forma era quella della sgorbia, con il 1600 l'estremità fu dotata di

un becco tagliente rendendo l'attrezzo più efficiente e meno laborioso nell'uso. Verso la fine del 1700 si aggiunse alle forme più diffuse quella di elica conica che, favorendo la penetrazione nel legno, ne riduceva la spinta all'avanzamento.

Dai disegni riportati più avanti (tra il 1860 e il 1920) si può comprendere la numerosa varietà degli attrezzi presenti nei cantieri navali, almeno per la forma. Se poi si aggiunge che esistevano anche attrezzi con aste del diametro di 6 cm e lunghe 2,5 m si capisce anche la durezza del lavoro svolto in quei periodi.

Il trapano, il cui termine risale al latino medievale trepanum, divenuto successivamente trapano per attrazione di verbi come trapassare, traforare, è, insieme al tornio, una delle macchine più diffuse e antiche che l'uomo abbia ideato e usato. Il trapano, che comunque, come già detto, non è uno strumento da carpentiere, ha avuto un'evoluzione in più fasi, dalla semplice bacchetta rigida, fatta ruotare fra il palmo delle mani (derivata da quella bacchetta che l'uomo primitivo faceva frullare fra le palme delle

mani, per ottenere il fuoco), al trapano ad archetto, largamente impiegato nel medioevo. A questa evoluzione si accompagnò il graduale perfezionamento anche dello strumento per perforare, la punta del trapano, la saetta o mecchia (dal fr. mèche, che ha tale

significato), trasformato in alcuni dialetti in *meccia* che se inizialmente era di pietra appuntita, con i metalli ha la stessa evoluzione della trivella, prima a forma di cucchiaio, derivato dallo scalpello e poi anche ad elica.

continua

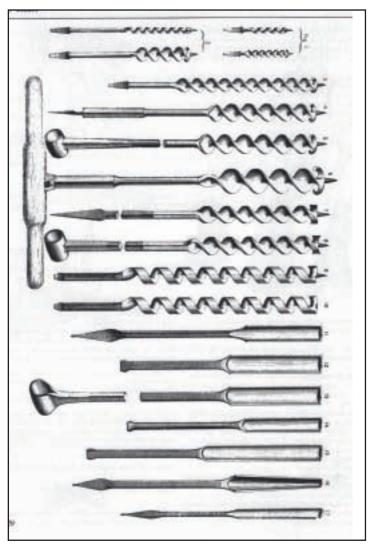
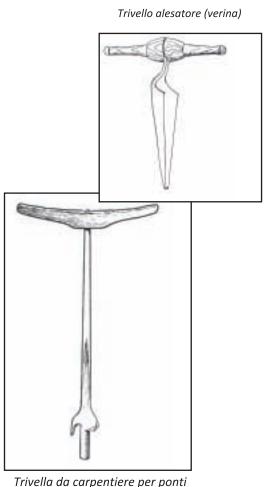


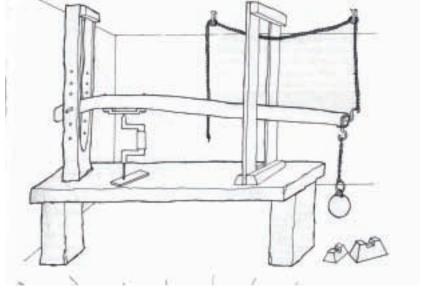
Illustrazione ingl. del 1868



Trivella da carpentiere per ponti di navi



Trapano ad archetto



Rudimentale antico trapano da banco per metalli



RITAGLI DI STORIA

La cinematografia ha da sempre trovato nel Mare e sul Mare una fonte inesauribile di ispirazione. Nel mondo del cinema, infatti, sono stati realizzati film autentici capolavori alcuni dei quali, soprattutto per chi ormai ha i capelli bianchi, vengono ricordati per l'affascinante ambientazione e per l'interpretazione, sempre eroicizzata, degli attori impegnati.

"L'ammutinamento del Caine" è uno di questi film che negli anni '50 (XX sec.) ebbe un clamoroso successo e che tutt'oggi resta uno dei migliori film di ambiente navale realizzato dalla cinematografia americana.





L'ammutinamento del Caine

Uno tra i migliori film di ambiente navale di tutta la cinematografia mondiale

di *Maurizio Brescia*

Questo articolo trae origine da un precedente lavoro – del medesimo autore – dal titolo L'USS Caine è realmente esistito?, pubblicato sul n° 60 (settembre 1998) di "STORIA militare", in cui erano inoltre approfondite la descrizione tecnica e l'attività operativa dei "dragamine ad alta velocità" dell'U.S. Navy. In seguito, nella veste che qui presentiamo, è stato pubblicato sul fascicolo di novembre 2012 del mensile "Marinai d'Italia", edito dalla Presidenza Nazionale dell'ANMI. L'autore e il CSTN-LNI Napoli ringraziano quindi il mensile "STORIA militare" e l'amm. Giovanni Vignati, Direttore del mensile "Marinai d'Italia", per aver autorizzato la pubblicazione del testo e delle immagini.

I romanzo di Herman Wouk "L'ammutinamento del Caine" va senz'altro annoverato tra le più significative opere letterarie ambientate nella seconda guerra mondiale e, probabilmente in assoluto, si tratta del miglior romanzo avente come sfondo gli aspetti marittimi del conflitto 1939-1945.

Pubblicato nel 1951, "L'ammutinamento del Caine" conobbe subito vasti consensi di critica e di pubblico che, l'anno successivo, valsero all'autore l'attribuzione del prestigioso premio Pulitzer. Nel 1954 la Columbia Pictures realizzò un film dallo stesso titolo che ottenne un successo forse anche maggiore: a parte le indubbie qualità degli attori protagonisti (Humphrey Bogart, Van Johnson, Fred MacMurray), la versione cinematografica dell' "Ammutinamento del Caine" é un film ottimamente realizzato i cui aspetti militari e navali vennero curati con particolare correttezza e veridicità. L'impostazione generale e i dettagli "tecnici" della pellicola sono tali da renderla, ad avviso di chi scrive, il miglior film di ambiente navale sin'ora realizzato dalla cinematografia americana (e - con buona pace dei cineasti italiani ed europei probabilmente mondiale).

Ovviamente l'USS *Caine* non é mai esistito: in considerazione dei temi abbastanza "scottanti" trattati nel romanzo (imperniato sulla rimozione forzosa di un ufficiale preposto al comando di una nave da guerra), l'autore preferì dare un nome di fantasia all'unità a bordo della quale si svolge l'intera vicenda, per non coinvolgere personalità militari identificabili o conosciute (1).

Per contro, Herman Wouk ambientò il romanzo a bordo di una nave dalla tipologia ben definita - il "dragamine ad alta velocità" (DMS) di cui ben 42 unità vennero poste in servizio dall'U.S. Navy durante la seconda guerra mondiale, suddivise in due classi: 18 ricavate dalla conversione di vecchi cacciatorpediniere "four stackers" risalenti alla prima guerra mondiale, e 24 caccia più moderni facenti inizialmente parte della classe "Benson-Livermore" del 1939/42. Equipaggiati con una completa e complessa attrezzatura per il dragaggio meccanico e magnetico, i "DMS" prestarono un lungo e proficuo servizio durante la "Guerra del Pacifico", nel corso della quale nove andarono perduti per azione nemica.

II film

Nel 1954, dopo aver rilevato da Herman Wouk i diritti cinematografici del romanzo, la Columbia Pictures diede avvio alla lavorazione del film "L'ammutinamento del Caine". Inizialmente non fu facile ottenere dall'U.S. Navy tutto l'appoggio necessario per la realizzazione dell'opera, dato che l'Ufficio Pubbliche Relazioni della Marina americana non vedeva di buon occhio un titolo e, soprattutto, una vicenda relativi ad un ammutinamento a bordo di un'unità dell'U.S. Navy (la trama del film é brevemente riportata in un apposito riquadro).

L'intervento del C.N.O. (2) della Marina americana, ammiraglio Fechteler - che aveva invece apprezzato moltissimo il libro di Wouk -, sbloccò però la situazione, e l'U.S. Navy mise a disposizione della Columbia basi,

uomini e mezzi. Non esistendo più, all'epoca, i DMS ricavati dalla trasformazione dei "flush deck" (a bordo di uno dei quali si svolge effettivamente la trama del romanzo), vennero assegnati per la produzione il Doyle (DMS-34) e il Thompson (DMS-38) della classe "Benson-Livermore": il primo servì per le riprese di interni e per le scene a nave ferma (filmate a Pearl Harbor), mentre il secondo fu utilizzato per le riprese in mare al largo di San Francisco. Quale consulente tecnico fu nominato il commander (capitano di fregata) James Shaw dell'U.S. Navy e la sua opera, unita a quella del regista Edward Dmytryk (che diresse anche "I giovani leoni") ed alle ottime prove di tutti gli attori, contribuì a fare dell' "Ammutinamento del Caine" un ottimo film di guerra ed un capolavoro della cinematografia "navale".

Dalla messa a mare delle attrezzature per il dragaggio al traino dei bersagli, dalla guida di mezzi da sbarco alle scene girate nella base di Pearl Harbor, tutte le situazioni operative appaiono estremamente "reali" e molto ben filmate. Notevole la cura dei dettagli; in numerose scene, ad esempio, i marinai non indossano berretti da fatica bianchi ma blu (realmente in uso, soprattutto di notte, durante la seconda guerra mondiale), ad un comando di "Barra a sinistra" corrisponde una scena ove si vede la nave accostare effettivamente a sinistra, e l'uso di gradi e numeri per rotte e terminologie tecniche é assolutamente corretto e non casuale, come purtroppo accade in molti film bellici (merito sicuramente anche del buon doppiaggio italiano della pellicola). Nel corso di una scena in cui il Caine effettua un'esercitazione con i divergenti e i paramine, la precisione fu talmente curata sino al punto di far issare a riva il segnale ottico obbligatorio per tutte le navi impegnate in operazioni di dragaggio! Durante alcune riprese, mentre la nave si appresta ad affrontare il tifone, vediamo come vengano attivate le sicure delle bombe di profondità e come si proceda a rizzare le battagliole volanti per facilitare i movimenti dell'equipaggio sul ponte di coperta. In ultimo, il Thompson ebbe modificato il numero posto sui masconi ed ai lati della poppa da "38" a "18", in modo da non renderlo identificabile con nessuna unità della classe, le cui caratteristiche numeriche iniziavano con il "19".

Numerosi filmati originali sono inframmezzati con le scene del film: si tratta di riprese a colori girate nel corso della seconda guerra mondiale, appositamente scelte in modo da alternarle con senso logico e consequenziale alle vicende della trama. Tali filmati mostrano, tra l'altro, la nave da battaglia *California* (BB-44) mentre spara bordate con i suoi pezzi da 356 mm, una portaerei leggera classe "Independence" in navigazione in linea di fila con altre similari unità, le navi da battaglia *Tennessee* (BB-43), *Pennsylvania* (BB-38) e *Texas* (BB-35) nonché un incrociatore pesante tipo "Pensacola" all'epoca degli sbarchi a Okinawa e numerose unità anfibie verniciate con i toni verdi e marroni della "Measure 31".

Quale unità ammiraglia di Halsey fu utilizzata la portaerei *Kearsarge* (CV-33) e, per concludere con un piccolo ma significativo dettaglio, va ricordato che tutte le unità ormeggiate in banchina a Pearl Harbor e filmate nel corso di numerose riprese, ebbero sostituiti i numeri identificativi bianchi e neri di grandi dimensioni con altri più piccoli, soltanto bianchi, del tipo in uso durante la seconda guerra mondiale. Tra le unità così "invecchiate" si può notare, in una delle prime scene del film, il cacciatorpediniere *Prichett* (DD-561) che, una quindicina d'anni dopo, insieme a due altre unità gemelle classe "Fletcher" sarebbe stato ceduta alla Marina Militare Italiana assumendo il nome di *Geniere*.

L'unico appunto che si può movere a questa splendida opera é forse quello di aver "semplificato" leggermente il soggetto, eliminando molti approfondimenti psicologici e facendo terminare la narrazione con il lieto fine del processo per ammutinamento, senza proseguire sino alla fine del conflitto come avviene invece nel romanzo originale.

D'altra parte, la durata (due ore) del film giustifica ampiamente questa scelta, lasciando peraltro inalterate le caratteristiche di assoluta veridicità, l'ottima recitazione e la maestosa drammaticità di un'opera cinematografica che, al pari del romanzo da cui é tratta, può venire considerata come un grande affresco dei mezzi, ma soprattutto degli uomini, che sotto la bandiera degli Stati Uniti combatterono nel Pacifico durante la seconda guerra mondiale.

La trama dell' "Ammutinamento del *Caine*" ruota intorno alla figura del lieutenant commander (capitano di corvetta) Philip F. Queeg, magistralmente interpretato da Humphrey Bogart, che - una volta assunto il comando del DMS *Caine* - inizia a insospettire gli altri ufficiali dell'unità con comportamenti a dir poco paranoici. Un maniacale attenersi al regolamento, evidenti segni di codardia durante l'appoggio ad un'operazione di sbarco, il continuo far ruotare tra le dita alcune sfere d'acciaio ed altre situazioni bizzarre portano l'intellettuale lieutenat (tenente di vascello) Thomas Keefer (interpretato dall'attore Fred MacMurray) a convincersi della pazzia di Queeg. Keefer confida più volte i propri sospetti al secondo di bordo, lieutenant Steven Maryk (Van Johnson), al punto che quest'ultimo inizia a tenere un giornale medico ove annota tutti i comportamenti e le angherie del comandante. Quando però Maryk decide di richiedere un colloquio all'ammiraglio Halsey per rappresentargli la situazione, Keefer si tira indietro all'ultimo momento e i due fanno rientro a bordo del *Caine*. Gli eventi hanno però ormai assunto un andamento incontrollabile e, durante il tifone del 18 dicembre 1944 (3), Queeg subisce un collasso emotivo non riuscendo più a dare gli ordini opportuni per la salvezza della nave: pertanto, Maryk lo rileva dal comando - contro la sua volontà - giudicandolo psicofisicamente inabile ai sensi dell'Art. 184 del Regolamento dell'U.S. Navy.

La commissione d'inchiesta istituita per l'esame della vicenda, processa Maryk e l'ufficiale di guardia al momento del fatto, ensign (guardiamarina) William Keith - l'attore Robert Francis - per ammutinamento, ma il lieutenant Barney Greenwald, l'ufficiale che ha assunto la difesa dei due imputati (impersonato da José Ferrer), riuscirà a farli assolvere insistendo sulla pazzia di Queeg ed ottenendo, anzi, da quest'ultimo una deposizione nel corso della quale avviene un nuovo crollo psicologico.

In una delle ultime scene del film Greenwald raggiunge Maryk, Keefer e gli altri ufficiali del *Caine* che stanno festeggiando l'ottenuta assoluzione e, in una sequenza altamente drammatica, svela come abbia dovuto "silurare" Queeg per salvare i due imputati. Greenwald ricorda a tutti che Queeg non ha sopportato lo stress dovuto a tre lunghi anni di guerra, combattuti quando ancora gli altri protagonisti dei fatti erano all'università o all'Accademia, e, indicando in Keefer il vero ispiratore di tutta la vicenda, svergogna quest'ultimo pubblicamente gettandogli in faccia il contenuto di una coppa di champagne. La vicenda si risolve però per il meglio per gli altri protagonisti della storia, che fanno ritorno alla propria nave o, come nel caso del guardiamarina Keith, vengono assegnati ad una nuova unità.

Herman Wouk é nato nel 1915 a New York, e risiede attualmente a Palm Springs (California). Ufficiale di complemento dell'U.S. Navy durante la seconda guerra mondiale, é stato imbarcato per tre anni su diverse unità, tra cui due DMS. Al suo primo romanzo ("Aurora dawn", 1947), ed all' "Ammutinamento del *Caine*" (1951), hanno seguito numerose opere tra cui, più recentemente, "Venti di guerra" e "Guerra e ricordo" che, aventi anch'essi come sfondo l'U.S. Navy tra il 1940 ed il 1945, hanno dato origine ad una fortunata serie televisiva.

Note

- (1) A tutt'oggi, le unità dell'U.S. Navy con i nomi più simili a Caine sono state, nell'ordine: due Cyane (una fregata ex inglese catturata nel 1815 e uno sloop del 1837), la cannoniera Cairo al tempo della guerra civile, il cacciatorpediniere Kane (tipo "flush deck", 1918), il sommergibile Caiman, la nave salvataggio Chain e il cacciatorpediniere Cony (entrati in servizio durante la seconda guerra mondiale) e, ancora, la nave idrografica Kane del 1965.
- (2) C.N.O. = Chief of Naval Operations, un grado equivalente al Capo di Stato Maggiore della M.M.
- (3) Si veda, in proposito, M. Brescia, Uragani e cacciatorpediniere in "STORIA Militare" n° 50 (nov. 1997). Abbastanza stranamente, i fatti relativi al tifone vengono anticipati nel film all'estate del 1944.

Bibliografia

Beigel, H., The Fleet's in - Hollywood presents the U.S. Navy in World War Two, Missoula, Pictorial Histories Publishing Co., 1994

Friedman, N., U.S. destroyers - an illustrated design history, Annapolis, USNI, 1982

Roscoe, T., United States destroyer operations in World War II, Annapolis, USNI, 1953

Silverstone, P., U.S. Warships of World War II, Londra, Ian Allan, 1965

Wouk, H., *The Caine mutiny*, Annapolis, USNI, 1987 (versione italiana: *L'ammutinamento del Caine*, Milano, Rizzoli, 1954 - traduzione di Beatrice Boffitto Serra)

Columbia Pictures, L'ammutinamento del Caine, regia di E. Dmytryk, (videocassetta/DVD, versione italiana, 1994)

DMS tipo "flush deck" (DMS-1 / 18) - caratteristiche principali (1944)

Dislocamento: standard 1.060 t, a pieno carico 1.190 t - Lunghezza: f.t. 95,8 m, al galleggiamento 94,4 m

Larghezza: 9,6 m Pescaggio max: 3,5 m

App. motore: - caldaie: 3 tipo Yarrow - turbine: 2 tipo Parsons, 2 assi - Potenza 20.000 hp - Vel. 28 nd

Combustibile: 250 t in carico normale - Autonomia: 3.000 miglia a 20 nd

Armamento: 3/4 cannoni da 76/50 mm (3/4 x I), 2 mg. da 40/56 mm (2 x I) 4/6 mg. singole da 20 mm, due tramogge per

b.t.g.

Equipaggio: 140

DMS tipo "Benson-Livermore" (DMS-19 / 42) - caratteristiche principali (1945)

Dislocamento: standard 1.620 t, a pieno carico 2.030 t - Lunghezza: f.t. 106,1 m, al galleggiamento 103,9 m

Larghezza: 11,04 m Pescaggio max: 3,2 m

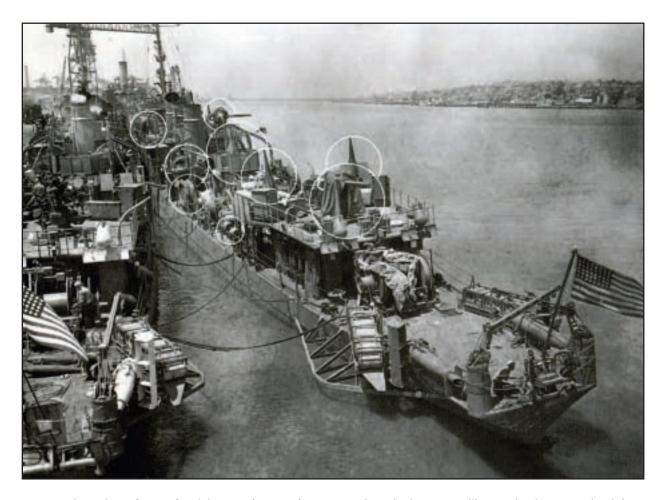
App. motore: - caldaie: 4 tipo Babcock & Wilcox - turbine: 2 tipo Parsons, 2 assi - Potenza 50.000 hp - Vel. 34 nd

Combustibile: 500 t in carico normale - Autonomia: 6.500 miglia a 12 nd

Armamento: 3 cannoni da 127/38 mm (3 x I), 4/8 mg. da 40/56 mm (2 x II, su DMS-26 e 31/42 2 x IV), 4/6 mg. tra

singole e binate da 20 mm, due tramogge per b.t.g.

Equipaggio: 250



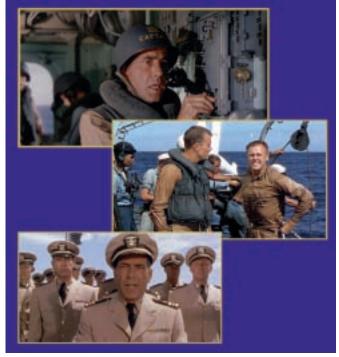
Questa dettagliata fotografia del *Perry* (DMS-17), scattata il 23 luglio 1942 all'Arsenale di Mare Island (San Francisco), permette di apprezzare le nuove forme della zona poppiera dello scafo dei "flush deck" trasformati in DMS. Partendo da poppa estrema si individuano - nell'ordine - le gruette, i paramine, le due tramogge per lo scarico di b.t.g. e, addossato alla tuga, il verricello per la manovra dei cavi per il rimorchio dei paramine e per lo sminamento magnetico. Herman Wouk ambientò *L'ammutinamento del Caine* a bordo di un'unità di questo tipo. (Naval History and Heritage Command .- Coll. M. Brescia)



Il Thompson (DMS-38) l'11 febbraio 1954, in una foto "ufficiale" dell'Arsenale di Mare Island (San Francisco). A poppa é presente un solo verricello (durante il conflitto i verricelli erano due) ma, per il resto, l'aspetto dell'unità é sostanzialmente quello dell'ultimo periodo bellico; sulla sommità dello specchio di poppa é visibile il passacavi attraverso il quale venivano filati a mare i cavi per lo sminamento magnetico. Le scene in navigazione dell'Ammutinamento del Caine furono girate a bordo di questa unità, mentre quelle a nave ferma vennero realizzate a bordo del similare Doyle. (Coll. Arthur. D. Baker III via M. Brescia).

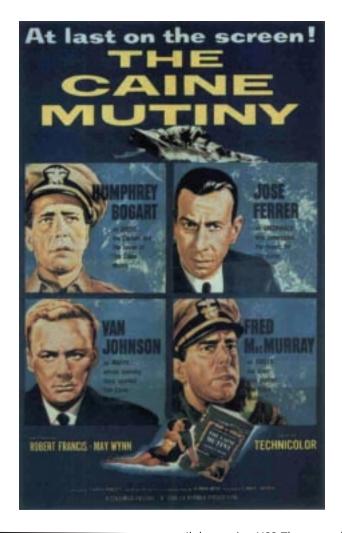


Una foto "di scena" in cui i principali attori protagonisti dell'*Ammutinamento del Caine* (da sin. Fred MacMurray, Van Johnson e Humphrey Bogart) compaiono insieme sull'ala di plancia del *Thompson* (DMS-38), durante le riprese del film. (Columbia Pictures)

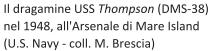


Tre "fermi immagine" del film *L'ammutinamento del Caine*, con i principali protagonisti della pellicola tra i quali spicca Humprey Bogart nel ruolo del comandante Queeg. (Columbia Pictures)





Il "cartellone" della versione originale dell'Ammutinamento del Caine, il cui titolo in lingua inglese – lo stesso del romanzo di Herman Wouk da cui venne tratto – era The Caine Mutiny. (Columbia Pictures)





STORIA DI BARCHE

Tutti noi della redazione del Notiziario CSTN siamo uomini e donne della Lega Navale Italiana dove la passione e l'amore per il mare ci ha fatti sbarcare, chi da più di cinquant'anni fa e chi soltanto da poco tempo. Sin dalla data di creazione del CSTN (1998) abbiamo avuto la convinzione che questa benemerita istituzione dovesse diventare il "Centro Studi" di tutta la Lega Navale.

Dopo una lunga trattativa, grazie anche alla lungimiranza dell'amm. Angelo Mariani e del com.te Claudio Ressmann, capimmo finalmente di avercela fatta solo quando riuscimmo ad ottenere in affidamento l'intera biblioteca della Presidenza Nazionale e la raccolta completa della rivista.

Oggi il CSTN è un punto di riferimento per tutte le strutture periferiche della Lega Navale che continuamente si rivolgono a noi per informazioni, ricerche e notizie storiche e culturali di varia natura.

Una recente richiesta della Sezione di Genova Sestri Ponente è stata l'occasione per chiedere alla consorella di pubblicare la storia del recupero del loro gozzo "Sant'Alberto", onore e vanto degli amici genovesi, e nella speranza di poter accogliere altri contributi dalle nostre Sezioni e Delegazione LNI, il Notiziario da loro un caloroso benvenuto.

Il Gozzo Sant'Alberto

di *Gian Maria Gatti*



Il Gozzo Sant'Alberto, qui ripreso durante un allenamento in occasione delle Regate della Vela Latina di Stintino nell'agosto 2006, ha una storia che merita di essere raccontata, perché rappresenta uno dei più significativi avvenimenti di questi ultimi anni nella Sezione di Genova Sestri della Lega Navale Italiana.

Il Gozzo, relitto abbandonato nella fascia di rispetto di Pra, rinato a nuova vita per volenterosa opera di un gruppo di Soci della Sezione, è stato varato nel Maggio del 2005 e da allora prende parte con buoni successi alle manifestazioni del Circuito Mediterraneo Vela Latina.

Le attività di recupero e restauro sono piacevolmente ricordate in questo racconto di Gian Maria Gatti, uno dei Soci che vi hanno preso parte.

ravamo agli inizi di novembre del 2003, la giornata era tipicamente autunnale; vento assente, pioggia fitta e leggera che da diversi giorni insisteva con ossessiva regolarità disarmando anche i più temerari nel tentare una uscita in mare.

Autunno pieno, nuvole basse, colori sbiaditi, umori al ribasso.

In Sezione, le solite chiacchiere al bar nel tentativo di far passare in compagnia e con qualche "sfottò" le ore della domenica mattina.

Si discuteva di barche e delle avventure dell'estate. Chi

si era spinto a Carloforte aveva potuto ammirare gozzi a vela latina di abbagliante bellezza, gozzi che a Stintino, nel fantastico specchio d'acqua dell'Asinara, avevano dato spettacolo! Gozzi a vela anche in Francia, a Cavalaire a St. Tropez e Mentone.

Senza andare troppo distante, nella vicina Varazze ne hanno recuperati diversi ed un certo "Can Neigru" detta legge in regata.

Qualcuno accennò all'esistenza, all'interno della fascia di rispetto di Prà, di un gozzo abbandonato su un terrapieno creatosi per i lavori finalizzati allo sposta-

12



mento a mare della linea ferroviaria per Ventimiglia. Una certa idea cominciò a frullare nella mente; con decisione unanime, si decise, all'istante di andare a controllare l'effettiva presenza dell'imbarcazione ed a valutare "de visu" le condizioni della stessa.

Sotto la pioggia battente l'ultima parte del percorso, tra buche e pozzanghere, mise a repentaglio l'integrità dei mezzi di trasporto.

L'oggetto di tanto interesse (o solo curiosità) fu facilmente localizzato ma, guardandosi attorno, e la giornata senza sole dette un deciso contributo, un senso di angoscia, di profondo malessere attanagliò l'animo di chi in questi luoghi aveva trascorso gli anni della gioventù.

L'effetto evocativo di quell'opera d'arte abbandonata era tremendo.

Da Pegli a Voltri chilometri di spiaggia dai ciottoli e sabbia nera; i pescatori, le reti, i fornelli e i pentoloni per tingerle e proteggerle con il tannino e d'estate la marea dei bagnanti, la spiaggia libera, i sandolini le barche a vela tipo U ed S di costruzione famigliare e... il progresso ha voluto così. Capitolo chiuso.

Il gozzo era lì, inerte, sulla scarpata, la prua verso l'alto, pieno d'acqua piovana fino al trincarino con i paglioli che galleggiavano assieme ad altri pezzi di legno estranei alla costruzione. Una targhetta metallica applicata ad un baglio del carabottino di poppa diceva: "Costruzione Battelli - Topazio Mariano – Lavagna –Via dei Devoto".

Niente numero di costruzione, niente data.

Un supporto per motore fuoribordo, sicuramente non

messo in opera dal costruttore, oltraggiava ulteriormente l'imbarcazione.

Le panche laterali autorizzarono il "maestro" a qualificarlo come "gozzo da passeggio", smentendo gli improvvisati esperti che avevano erroneamente pensato a battute di pesca.

Purtroppo non era un "curniggiotto" (*) ma, a parte questa piccola delusione, la prima impressione fu nettamente positiva.

L'acqua all'interno era garanzia

di tenuta; una volta svuotato e messo in mare il fasciame non avrebbe tradito.

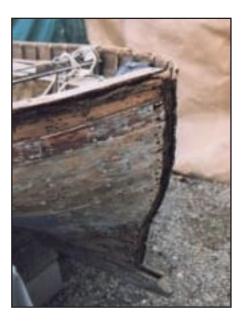
Ragionamento di una certa logica ma in realtà molto approssimativo.

Un coraggioso, denudandosi un braccio riuscì ad aprire il "leso" con modesto risultato, in considerazione dell'accentuata inclinazione della barca e dal fatto che il foro è ubicato tradizionalmente a prua.

Uno sprovveduto (di origine piemontese) che auspicò la necessità di un secondo "leso" a poppa fu aspramente redarguito e dovette ammettere che tali imbarcazioni venivano sempre alate trainandole

da poppa (appositi ganci) e che le spiagge, quelle liguri in particolare hanno una forte pendenza verso il mare.

L'opera svuotamento fu completata con i tradizionale secchi in recuperati un vicino cantiere. Sul fondo, fanghiglia, stracci maleodoranti, utensili arrugginiti. In fase iniziale problemi urgenti, nel tentativo di ricupero, erafondano mentalmente due:



- 1. Sensibilizzare Presidente e Consiglio Direttivo al fine di trovare nell'ambito della Società un posto al coperto da elevare a rango di cantiere ove poter iniziare e, forse, portare a termine un'opera estremamente difficile e di durata indefinibile.
- 2. Rintracciare il proprietario, per non essere accusati di appropriazione indebita, vulgo FURTO: Ambedue

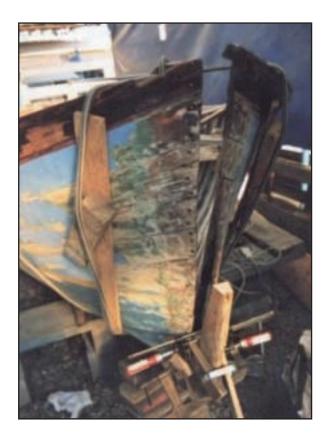
andarono a buon fine. Il Consiglio Direttivo, evidenziando che tra le varie finalità della L.N.I. esiste anche il recupero delle barche storiche, estrapolò dal bilancio societario una certa somma per i materiali necessari al restauro.

150 € finirono nelle tasche di un arzillo signore che le considerò piovute dal Cielo.

Il Gruppo Derive mise a disposizione un carrello e relativo pulmino per l'avventuroso trasferimento del gozzo da Prà alla nostra Sezione.

Mano d'opera totalmente basata sul volontariato. Chi per passione, co-





raggio o incoscienza, si assunse l'onere di impegnarsi in prima persona, fu l'amico Stefano Molinari ex macchinista delle FF.SS, uomo dotato di ottima manualità con molti giovanili anni trascorsi, dieci dodici ore al dì in officine meccaniche, prodotto dei mai dimenticati Istituti Industriali. Scuole che diplomarono tecnici raffinati che contribuirono a rendere famosi nel mondo Stabilimenti Sestresi come la S. Giorgio, la Marconi, l'Ansaldo e la stessa Fincantieri.

Nel caso specifico la logica imponeva la presenza di un rappresentante di una categoria in via d'estinzione: quella dei "Maestri d'ascia".

Rari ormai come quel favoloso uccello d'Arabia e dai costi fuori delle nostre possibilità. Il buon Stefano non si perse d'animo, tentò e ritentò di attenuare dubbi e perplessità con l'ottimistica frase "cercheremo d'imparare".

Il Cantiere in Sede fu allestito rubacchiando l'indispensabile superficie alla zona di manovra per gli alaggi. Tubi innocenti, lastre in plexiglass e tendoni da autotrasporto servirono a realizzare un'approssimativa protezione alle mutevolezze del tempo. L'impianto elettrico non creò grosse difficoltà. La targhetta originale invogliò un entusiasta a spingersi in quel di Lavagna alla ricerca del Cantiere Topazio, cantiere che è tutt'ora in piena attività e sempre con prodotti dalle caratteristiche di un tempo, legno tradizionale.

Accolto con grande cordialità dai figli e dallo stesso Sig. Mariano ancora sulla breccia cercò, descrivendo le caratteristiche del gozzo di dare la possibilità al titolare del cantiere di risalire, con logica approssimazione, all'anno di costruzione.

Il responso, dopo un laborioso processo di decantazio-

ne e filtraggio dei ricordi, arrivò sintetico: 1963 – 1964. Disponibilità massima di questi professionisti a mettere mano alla malandata creatura ma le nostre possibilità esclusero a priori tale offerta.

Sistemato finalmente nello spazio concessoci, vennero puntualmente alla luce le "magagne" che la pioggia aveva nascosto e che la nostra esperienza non aveva evidenziato.

Dritto di prua e dritto di poppa irrecuperabili, bordi staccati in condizioni tragiche molte ordinate e madieri rotti. Lo sconforto sopravvenuto fu sconfitto dall'unanime volontà di non darsi per vinti al cospetto di chi aveva valutato con ragionevole scetticismo la nostra iniziativa. L'opera di asportazione delle vecchie vernici e smalti fu iniziata da ampia e varia manovalanza con l'entusiasmo tipico di chi si accinge a fare un lavoro mai svolto; raschietti e carta vetro evidenziarono impietosamente la scarsa attitudine di qualcuno al lavoro manuale. Lo smontaggio delle panche e dei carabottini assunse vertici di certosina pazienza nell'estrarre dai bagli viti metalliche incancrenite nel legno da decenni d'incuria. Discussioni, e punti di vista contrastanti; da "Centro di Aggregazione" il Cantiere rischiava di divenire fucina di risentimenti e conseguente disinteresse di chi era oggetto di critiche più o meno velate.

Il buon Stefano prese in mano la situazione e la gestì



con buona diplomazia.

Il bello cominciò quando, dopo aver messo a nudo la struttura nel suo complesso, si dette inizio all'opera di ricostruzione.

Asportazione dei due dritti, ricerca del legname necessario (Iroco ed Acacia) rifacimento degli stessi e loro sistemazione. Mesi di lavoro con l'incubo di ricominciare da zero per errore di misura o di taglio. Il nuovo dritto

14

a prua fu motivo d'immensa soddisfazione e di rinnovata reciproca fiducia per arrivare al completamento



dell'opera.

Oltre a tantissimi Soci, anche giovanissime scolaresche presenti in Sede per i Corsi di vela Optimist, visitarono il "Cantiere" rendendosi conto di come veniva costruita "una barca" prima dell'avvento della vetroresina e cosa fosse un'ordinata, un madiere, un baglio, un controdritto ecc. ecc.

Per migliorare le caratteristiche boliniere del mezzo, fu necessario aumentare il piano di deriva sovrapponendo una seconda chiglia a quella esistente che, fortunatamente era in ottime condizioni. Facile a dirsi e a raccontarlo.

Successione infinita di difficoltà di vario genere supe-

rate anche con l'aiuto di chi, al di fuori del gruppo iniziale, metteva a disposizione le proprie conoscenze nel campo specifico della sua attività professionale.

Ad un anno dal recupero il lavoro eseguito aveva trasformato un relitto in un opera che riproponeva l'antico fascino.



Altro grave problema incombente era l'armamento velico.

La progettazione del piano velico fu affidata all'amico Floriano Cabona, l'unico del gruppo con lunga collaudata esperienza nel campo della vela latina.

Negli anni passati, armatore di un gozzo di 6 metri, attualmente frequentatore dei campi di regata come equipaggio di un gozzo di Prà.

Il grande Mario Mainelli erede di una dinastia di levantini (Bonassola), a suo dire costruttrice di "Leudi", sfoderò le sue conoscenze progettando l'attrezzatura fissa e mobile sfoggiando un'abilità marinaresca, universalmente riconosciuta, degna di nostromi d'altri tempi.

Entrambi operarono nel pieno rispetto delle norme di stazza.

Un albero di 4 metri ed un'antenna di 8 metri non si trovano dietro l'angolo. Grazie alla disponibilità dell'Associazione Culturale "Storie di barche" di Pieve ligure diretta dall'amico Roberto Guzzardi, che ci mise a disposizione macchine indispensabili, ed a un meticoloso lavoro di taglio, incollaggio e piallatura, fu possibile trasformare lunghe tavole di Douglas in un robusto albero, in una slanciata antenna ed in un aggressivo bompresso.

I visitatori aumentarono quando si dette mano alla vagheggiata opera di verniciatura. Il pericolo d' incompatibilità tra i vari pigmenti e di errori nelle diverse fasi di applicazione furono esclusi dalla presenza del buon Mario Marasso, modellista di chiara fama, con un passato di costante collaborazione con il Cantiere Penco, attivo un tempo in quel di Priaruggia. La mano del quasi professionista diede alla stuccatura

Alla veleria "Off – Shore" di Andrea Roccatagliata il compito di preparare le vele.

ed alla verniciatura un aspetto impeccabile.

Dopo ampio dibattito, sulle orme della tradizione, il gozzo è stato intitolato al Santo Patrono della delegazione di Sestri Ponente, "S. Alberto".

In considerazione dell'esperienza di vela latina e dell'età del probabile equipaggio la compagnia e la

> protezione di un Santo sembra decisamente auspicabile.

> Con gli inevitabili periodi di inattività l'opera è stata portata a termine in 18 mesi (doppia gestazione) con la collaborazione di tanti Soci che, al di là del lavoro manuale, hanno fatto opera di ricerca mirata a scovare pezzi d'epoca per impreziosire la barca.

(*) – Curnigiottu – gozzo tipico della zona di Cornigliano diffuso anche nel ponente ligure caratterizzato dalla forma della prua priva di slancio e rientrante verso l'interno. Non esistendo porti la prua, così strutturata risentiva in modo attenuato del moto ondoso, in fase di alaggio sulla spiaggia.



LEGA NAVALE ITALIANA SEZIONE DI GENOVA SESTRI PONENTE





NAVIGARE NECESSE EST, VIVERE NON NECESSE.

È l'incitazione che, secondo Plutarco nella Vita di Pompeo, Pompeo diede ai suoi marinai, i quali opponevano resistenza ad imbarcarsi alla volta di Roma a causa del cattivo tempo.

Tradizionalmente viene citata ad indicare il disprezzo per le necessità contingenti e l'esalta-zione di ideali ulteriori.

(da Wikipedia.org)

LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

Nel 2014, esattamente il 14 ottobre, cade il centenario della nascita di Agostino Straulino, il più grande timoniere di tutti i tempi della vela italiana. Nell'impareggiabile sua attività agonistica, tra medaglie olimpiche e innumerevoli titoli - mondiali, europei e nazionali - primeggia sempre la sua figura di ufficiale della nostra Marina: perché, comunque, in tutta la sua vita, in pace come in guerra, Straulino è stato coerentemente sempre un militare.

Così, accanto alle sue straordinarie gare su tutti i campi di regata del mondo, ci sono le sue imprese nel Gruppo Uomini Rana, le navigazioni oceaniche sul Corsaro II e il comando dell'Amerigo Vespucci.

Su quest'ultimo incarico si raccontano episodi che sono spesso al limite della leggenda come l'uscita sotto vela dal Mar Piccolo di Taranto con la nave scuola della nostra Marina.

Adesso, su questa clamorosa impresa di cui si è tanto parlato, possiamo avere il piacere di leggere una emozionante testimonianza, quella di Giancarlo Basile che nella circostanza era ospite a bordo della Vespucci.



SUL VESPUCCI CON STRAULINO ATTRAVERSO IL PONTE NAVIGABILE DI TARANTO

di *Giancarlo Basile*

N el Maggio del 1965 ero Tenente di Vascello, in Comando della Corvetta "Sibilla", ferma per una settimana all'Arsenale di Taranto per lavori di piccola manutenzione. Quando la nave è ai lavori il Comandante è abbastanza libero. Così non mi parve

vero di aver ricevuto l'invito di imbarcarmi sul *Vespucci* dal suo Comandante, al quale ero andato a far visita: il Capitano di Vascello Agostino Straulino.

La nave, che era giunta il giorno prima durante la precrociera con gli Allievi Nocchieri, cioè con



equipaggio ridotto visto che gli Allievi Ufficiali imbarcano a Luglio dopo gli esami di fine anno accademico, salpava l'indomani per Brindisi, dove sarei sbarcato.

Alle otto in punto salivo sul barcarizzo del *Vespucci*, ormeggiato alla banchina torpediniere in Mar Piccolo. C'era già un gran trambusto a bordo per i preparativi: in particolare il Nostromo era indaffaratissimo con un'ancora di speranza rizzata da sempre al coronamento, che il Comandante aveva voluto pronta ad essere data fondo, con un grosso cavo torticcio ben abbisciato sul cassero, ciò che mi meravigliò non poco.

Soffiava una forte e gelida tramontana che credo sfiorasse i trenta nodi. Mentre pensavo a cosa mai il Comandante volesse fare con quell'ancora, di colpo mi si accese il lampadino: ma certo, con quel vento che spirava dritto in poppa in uscita dal Mar Piccolo, Agostino Straulino non poteva lasciarsi sfuggire l'occasione di attraversare il canale navigabile a vele spiegate! E un'ancora data fondo di poppa poteva servire nel caso qualcosa non fosse andata come previsto.

Me lo confermò subito dopo egli stesso, quando lo incontrai in Sala Consiglio, dove era apparecchiato per la prima colazione, alla quale mi invitò a fargli compagnia. Aveva un suo piano studiato nei minimi particolari, che volle confidarmi, cosa di cui mi sentii molto onorato: era la conferma che gli stavo "simpatico", per usare il suo aggettivo preferito, il cui significato andava ben oltre a quello comunemente noto.

Non credetti poi alle mie orecchie quando mi comunicò senza mezzi termini che l'Ufficiale di Guardia durante la prima parte della navigazione sarei stato io! Rimasi senza parole per un po', poi lo ringraziai impacciato. Non ero pronto ad un incarico del genere. Presi a ripassare mentalmente gli ordini che bisogna saper dare per governare un veliero stracarico di manovre correnti, cercando di ricordare ciò che avevo appreso da Allievo e da Aspirante Guardiamarina nel corso di tre campagne addestrative su quella nave, una decina d'anni prima.

Per fortuna quelle tre crociere erano state per me il coronamento della passione per la vela e la marineria che mi aveva spinto ad entrare in Accademia, così non mi ci volle molto per tranquillizzarmi: durante quegli imbarchi avevo studiato profondamente tutte le manovre che mi tornarono alla mente con chiarezza.

Mi rividi quando, da Aspirante Guardiamarina, fui chiamato sul Cassero per comandare un viramento di bordo in prora, la manovra più impegnativa su un veliero a vele quadre, che il *Vespucci* in particolare non ne voleva sapere di eseguire. Quando andava bene, una volta su dieci, riusciva a portare la prora al vento e allora, con tutte le vele del trinchetto a collo, cominciava a retrocedere. Se a quel punto la barra era già scontrata, e le vele della maestra e della mezzana erano state controbracciate al momento giusto, il

viramento riusciva. Incredibile ma vero, mi riuscì!

Con molto anticipo sull'orario di apertura del ponte girevole, venne battuto il posto di manovra. Furono mollati i cavi d'ormeggio di poppa e si iniziò a virare l'argano per salpare l'ancora che tuttavia risultò incattivata. Il Comandante aveva evidentemente previsto anche questa evenienza, ecco perché aveva cominciato le operazioni con tanto anticipo. Dovettero intervenire i palombari per mettere in chiaro l'ancora, ci volle un'ora buona.

Mancava ancora più di mezz'ora all'apertura del ponte quando, finalmente liberi, ci portammo a motore più sopravento possibile, a qualche decina di metri dalle colture dei mitili di cui il Mar Piccolo abbonda. Venne battuto il posto di manovra alla vela. In men che non si dica i gabbieri salirono a riva su per le griselle del trinchetto e mollarono i gerli di tutte le vele, dal controvelaccino al trevo. La nave era così pronta ad essere invelata all'ordine, e si presentava perfettamente allineata col canale navigabile.

Il ponte era ancora chiuso. Con le vele del trinchetto imbrogliate ci si avvicinava a quattro nodi, in 10 minuti saremmo stati lì... E se fosse rimasto chiuso? Ce l'avrebbe fatta l'ancora di speranza preparata a poppa a fermare le 4.000 tonnellate del *Vespucci*? Ma ecco che il ponte cominciò ad aprirsi. In quel preciso momento il Comandante ordinò di mollare gli imbrogli e cazzare le scotte delle vele del trinchetto, che furono bordate tutte insieme in non più di 15 secondi, con i pennoni in croce. Contemporaneamente vennero alzate quattro bandiere del codice internazionale dei segnali che vogliono dire "ho le macchine in avaria"! E si, perché il transito a vela per il canale navigabile è vietato anche a un dinghy, figuriamoci al *Vespucci*!

Con la tramontana che soffiava forte non ci volle molto perché la nave si abbrivasse fino a otto nodi. Con nostra meraviglia, appena il ponte fu aperto completamente, dal castello arrivò a lampi di luce il messaggio "accelerate la vostra manovra"! Può darsi che fosse uno scherzo, ma Straulino andò su tutte le furie... Non passarono più di cinque minuti ed eravamo nel canale navigabile, con i pennoni più bassi che sovrastavano le due strade gremite di gente festante, tutte le vele del trinchetto piene da scoppiare, i baffi sotto i masconi: doveva essere uno spettacolo fantastico il *Vespucci* visto da terra!

Al balcone dell'Ammiragliato, sulla sinistra verso la fine del transito attraverso il canale navigabile, l'Ammiraglio salutava entusiasta. Rispondemmo al saluto ed eravamo già in Mar Grande, mentre il ponte si richiudeva dietro di noi. Continuammo così, in fil di ruota sotto il solo trinchetto completamente invelato fino alle ostruzioni del Mar Grande, superate le quali il Comandante mi affidò la nave, come mi aveva preannunciato.

Venni all'orza, accostando a sinistra, in rotta per costeggiare il Salento fino a Santa Maria di Leuca, facendo al contempo bracciare i pennoni e bordando prima le gabbie e il trevo di maestra, poi anche il velaccio, ma tenni il controvelaccio e le vele della mezzana serrate, ricordando la forte tendenza orziera del *Vespucci* a quell'andatura. Avevo fatto alzare la trinchetta, il fiocco, il gran fiocco e il controfiocco, e la nave governava con la barra al centro. La fiamma in testa d'albero di maestra indicava il vento esattamente al traverso, il *Vespucci* era ben inclinato, con gli oblò più bassi di sottovento chiusi perché andavano sott'acqua. La velocità era salita a 9,5 nodi.

Mi dispiacque quando venne a rilevarmi il Tenente di Vascello preposto ai marinai, sarei rimasto a godermi lo spettacolo sul banco di quarto di sopravento per tutta la notte... Cenai col Comandante che si congratulò con me per come avevo svolto il servizio di Ufficiale di Guardia, cosa che naturalmente mi fece molto piacere: Straulino non era tipo da cogratularsi tanto facilmente! Dopo cena salimmo sul cassero.

Il vento e l'andatura erano immutati, la costa salentina illuminata era ancora in vista, a una decina di miglia sopravento. Rimasi sul cassero fino all'una di notte, quando il Comandante si ritirò nella sua cabina. Andai anch'io a "mettere le ossa per chiglia", ma non riuscivo a prendere sonno, eccitato come ero dai fantastici avvenimenti della giornata. Alle prime luci salii in coperta e vidi subito che Straulino era sul

cassero che dava ordini: eravamo a Santa Maria di Leuca e stavamo orzando e bracciando "alla marca" per l'andatura di bolina.

Il vento era girato a Maestrale ed era un po' diminuito di forza, ma venti nodi c'erano tutti e la nave, ora completamente invelata, procedeva a otto nodi e ancora più sbandata. Continuammo sul bordo con le mure a sinistra per quattro ore, virammo di bordo e, al termine del secondo bordo avevamo guadagnato 12 miglia. Pochine, su un percorso di oltre 60 miglia, ma onestamente io nelle tre crociere fatte ai tempi dell'Accademia non avevo mai visto il *Vespucci* guadagnare neppure un miglio contro vento... E soltanto due volte lo avevo visto virare di bordo.

Il perché è presto detto: Straulino lo teneva invelato al massimo, mentre in genere di bolina, appena l'inclinazione raggiunge gli 8 gradi si cominciano a imbrogliare i velacci e i controvelacci. Il vento calò ancora d'intensità e, dovendo raggiungere Brindisi in giornata, dovemmo rinunciare a bordeggiare e procedemmo a motore. Entrammo nell'avamporto prima del tramonto, ormeggiandoci a una boa, con una manovra da manuale. La bella avventura per me era finita, ma sarebbe rimasta vividamente impressa nella mia memoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

da "*Ricordi di Mare e di Vela*" di Giancarlo Basile, Editore Incontri Nautici, Roma 2012 (ISBN 978888598676)

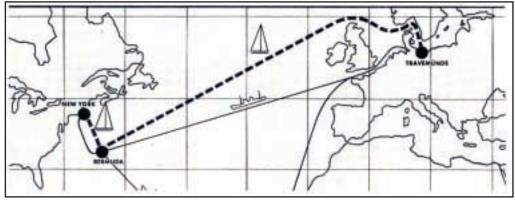


la nave scuola "Amerigo Vespucci" comandata dal C. V. Agostino Straulino attraversa il canale navigabile a vele spiegate assistita da un rimorchiatore della base

Errata corrige

Sul precedente Notiziario (n° 18) nell'articolo di Giancarlo Basile (pag.14/19) si trovano alcuni errori di battuta sfuggiti al correttore di bozza. Ce ne scusiamo.

pag.	colonna	rigo	da sostituire:	sostituire con:
16	2a	11° (dal basso)	latitudine	longitudine
17	2a	21° (dall'alto)	6°	60°
18	1a	17° (dal basso)	fari di via	fanali di via
19	1a	19° (dall'alto)	secca	sacca



Stella Polare - rotta Bermude - Travemünde

RITAGLI DI STORIA

NEL MUSEO NAVALE di VENEZIA CONSERVATA UNA LANCIA STORICA

di A.C.

I n un recente numero (1956) della rivista statunitense "The American Neptune" è apparso un interessate articolo a firma G. B. Rubin de Cervin sopra una imbarcazione a remi conservata nel Museo Storico Navale di Venezia.

Il barone Rubin, Ufficiale della Riserva Navale Italiana, Conservatore del Museo, è uno storico di riconosciuto valore, studioso particolarmente di archeologia navale e la sua firma appare sovente nel "Marine's Mirror", l'autorevole rivista della Società inglese di ricerche storiche nautiche di Greenwich. L'articolo dell' "American Neptune" descrive questa lancia costruita un secolo fa in un cantiere del Long Island Sound. Essa rappresenta ora un cimelio, in quanto apparteneva alla Nave Ammiraglia "RE d'Italia" (segue disegno) perdutasi nella battaglia di Lissa esattamente novanta anni fa.

"Quando verso il 1860 un nuovo conflitto sembrò inevitabile tra Italia e Austria - dice l'articolo - il Governo Italiano si diede ad acquistare navi da guerra ovunque reperibili (in quell'epoca l'Italia non aveva ancora una sua industria per costruzioni navali in ferro). Nove vascelli furono commissionati in Francia, cinque in Inghilterra e due fregate a New York presso il cantiere W. H. Webb. Entrambe consegnate verso la fine del

1865. Esse furono battezzate "Re d'Italia" e "Re di Portogallo".

La guerra scoppiò il 20 giugno 1866 e la flotta italiana sotto il comando dell' Ammiraglio C. P. di Persano concentrata a Taranto, risalì l'Adriatico per portarsi nel porto fortificato di Ancona

o fortificato di Affeoria					
Caratteristiche della lancia					
lunghezza fuori tutto	m. 8.60;				
larghezza massima	m. 2.08;				
puntale	m. 0.78;				
interasse ordinate	m. 0.30;				
peso calcolato	Kg. 782;				
peso in armamento	Kg. 1500;				
dislocamento alla linea					
d'acqua disegnata	Kg. 1162				

La squadra, in parte composta da naviglio napoletano ex borbonico, e da quello sardo di recente acquisto, era guardata come il grande sforzo finanziario e militare della Nazione e l'opinione pubblica si aspettava da essa grandi cose. A un mese dall'inizio delle ostilità l'interferenza della stampa e le pressioni politiche costrinsero l'Alto comando a uscire dall'inerzia - le navi non erano mai abbastanza pronte - e a prendere delle iniziative militari che culminarono nel disegno di occupare l'isola

di Lissa, considerata la "Malta dell'Adriatico". L'assedio di Lissa iniziatosi il 18 luglio durò due giorni con cannoneggiamenti e tentativi di sbarco, condotti però senza convinzione, quando la mattina del 20 luglio fu dato improvviso l'allarme generale "legni sospetti per ponente-maestro" ossia la flotta nemica che navigava in direzione Lissa. Il Comandante avversario, il giovane Ammiraglio W. Von Teghettoff aveva ricevuto a Pola, allora importante base navale austriaca, un telegramma dall'isola di Lesina (dove era stata installata da poco una stazione telegrafica con cavo sottomarino) in cui si chiedeva aiuto dagli assediati di Lissa. Verso le nove le navi di Teghettoff erano visibili all'orizzonte che dirigevano a tutto vapore contro la squadra Italiana sparpagliata e intenta a ricuperare frettolosamente i contingenti da sbarco e non allineata in formazione di battaglia. Alle 11 le opposte artiglierie aprivano il fuoco e le evoluzione ravvicinate delle due squadre miravano a portarsi in posizione reciprocamente favorevole per speronare l'avversario secondo la tattica allora in auge. La manovra riuscì perfettamente alla nave ammiraglia austriaca "E. Ferdinand Max" condotta dal Teghettoff che investì la "Re d'Italia" disgraziatamente immobilizzata in seguito ad una avaria al timone provocata da una cannonata austriaca. La bella corazzata italiana speronata nel fianco sinistro, all'altezza del quinto portello, "colò a picco come una pietra" con le bandiere al vento, a circa a 8 miglia a nord di Lissa e con la perdita di tre quarti dei suoi complementi.

Come la nave fu vista sparire, si pensò che con essa fosse scomparso anche l'Ammiraglio Persano, Comandante della squadra italiana. Invece non fu così: poco prima che lo scontro iniziasse il Persano improvvisamente e senza assicurarsi che le altre sue navi avessero preso conoscenza del movimento, fece chiamare vicino alla "Re d'Italia" il nuovissimo "Affondatore", una moderna unità di ferro di 4070 tonn con due torri singole da 230 m/m, giunto nella zona di operazioni il giorno innanzi direttamente dal cantiere inglese Millwall & C° di Londra, dove era stato acquistato, e l'Ammiraglio vi si trasferì inaspettatamente senza neppure alzare le sue insegne. Per far ciò una delle quattro lance di poppa della "Re d'Italia", quella ora conservata a Venezia, fu messa in mare e vogata da sei marinai con un nocchiere a poppa e un guardiamarina al timone, trasbordò l'Ammiraglio, accompagnato da due suoi ufficiali. Ma non si fece più a tempo a riprendere la lancia a bordo della "Re d'Italia", che il precipitare degli eventi non poteva più aspettare il ritorno della barca e aveva già dato "macchina avanti". La lancia rimase così abbandonata in mare - ed era una giornata di vento, onde e mal tempo - sotto la gragnola della mitraglia spettatrice solitaria dell' infausta giornata di Lissa.

La sera, ormai all'imbrunire, quando le flotte si ritirarono e la Squadra Italiana malconcia, muoveva verso Ancona, l'"avviso" a ruote "Governolo" scorse i segni di soccorso lanciati dagli uomini della lancia, che avvicinati, furono tratti tutti salvi a bordo mentre l'imbarcazione anziché issata sulle gru o presa a rimorchio, rimaneva vuota, definitivamente abbandonata al suo destino.

L'Ammiraglio Persano finì in seguito sotto processo e fu degradato (1867). L'indomani della battaglia il Comando austriaco, avendo avuto sentore che alcuni naufraghi, completamente sfiniti, erano giunti a nuoto dopo essere stati tutta la notte in acqua, fino alle scogliere di Lissa, mandò due piccoli piroscafi a esplorare la zona di mare intorno all'isola dove si svolse lo scontro per vedere se "si trovassero ancora uomini vivi del sommerso bastimento corazzato nemico per salvarli".

In questa esplorazione gli austriaci trovarono la lancia vuota che riconosciuta dai nostri naufraghi, fatti prigionieri, come la lancia del "Re d'Italia" che aveva trasbordato il Persano sull'"Affondatore", fu inviata a Pola e conservata in quel Museo Navale come un trofeo dello scontro di Lissa.

Col passare degli anni altri eventi storici e politici mutarono la carta d'Europa. Nel 1918, quando scomparve l'Impero Austro-Ungarico e la Marina occupò la piazzaforte di Pola al comando dell'Ammiraglio Cagni, Ufficiale di grande prestigio, (a lui in particolar modo si deve la creazione del porticciolo sportivo Duca degli Abruzzi a Genova), si trovò la lancia della "Re d'Italia" perfettamente e gelosamente conservata e ancora con gli emblemi intatti al mascone di prora che portano le iniziali "R d I". Successivamente la lancia fu trasferita al museo di Venezia, mentre altri cimeli furono assegnati al museo Navale di Milano come un modello originale della corazzata austriaca "Kaiser" ed un dipinto ad olio dell'epoca " der Slacht bei Lissa" che illustra la fase culminante della battaglia.

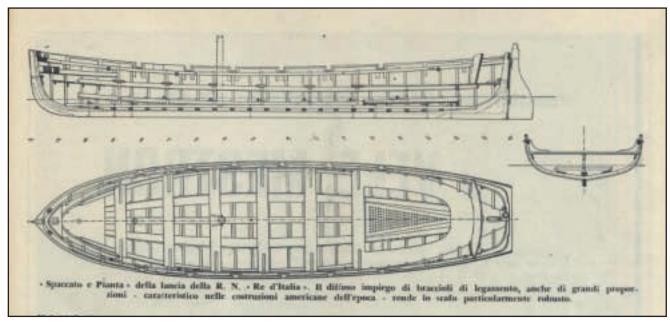
Nel 1943, dopo l'8 settembre, la lancia corse un grave rischio di essere dispersa, e forse distrutta, quando il Comando occupò i locali del Museo per fare due grandi sale un complesso di uffici: furono erette pareti divisorie e ricavate stanze e corridoi, ammassando e accatastando altrove molti dei preziosi cimeli conservati. La lancia, alla fine della guerra con le opere di riordino, potè ritornare al suo posto e per avere una documentazione tecnica, dopo le vicende passate, il barone Rubin e l'Ing. Chiggiato vollero rilevarne le forme originali grazie all'uso di un regolo speciale col quale vennero presi scrupolosamente tutti i punti dello scafo fuori fasciame, intercettando le sezioni ad ogni 50 cm. Fu un lavoro di grande pazienza che richiese non poco tempo e mise in rilievo le belle forme dell'imbarcazione, la sua fattura, le proporzioni usate dagli americani nelle regole per la costruzione delle proprie lance (Rule of the Navy), il sistema di lavorazione a ordinate rigide, i dettagli dei braccioli, dei banchi, dei dormienti e alcuni rattoppi forse di guerra, di cui tuttavia si ignora l'origine, nonché le molti mani di pittura date in epoche diverse che confermerebbe la voce secondo la quale in

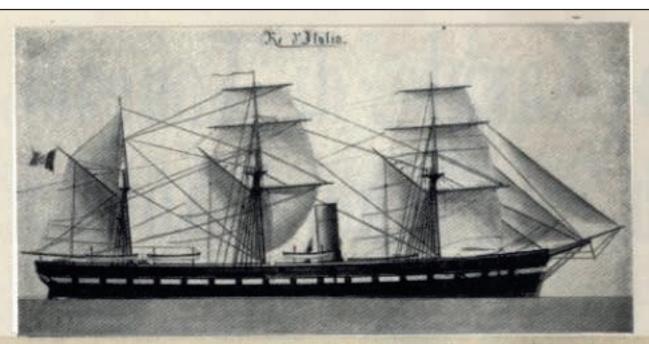
un primo tempo gli austriaci avrebbero usato questa lancia per le regate alla voga della "Scuola Meccanici di Pola", regate che sarebbero state vinte numerose volte dalla lancia della "Re d'Italia" grazie alle sue bellissime forme, nettamente superiori in confronto a quelle delle imbarcazioni concorrenti locali.

Osservando questo scafo nella sua costruzione ci si duole come quest'arte navale che ha dato esempi tanto armonici e proporzionati, sia ai nostri tempi quasi scomparsa. Le navi moderne non portano più lance di servizio a remi, se no quelle della ginnastica sportiva degli equipaggi. Ormai le imbarcazioni in marina raramente sono in legno: son tutte a motore e sono rea-

lizzate con una mentalità automobilistica. Le moderne navi da battaglia non hanno neppure più le gru nelle fiancate, ma ammassano le loro imbarcazioni nei magazzini interni accanto ai mezzi più disparati come le jeps, le camionette, gli elicotteri, gli aerei ripiegati, o i grossi tenders tozzi e ineleganti. E' perciò che amiamo guardare questa svelta lancia della "RE d'Italia" destinata a rimanere per i posteri non solo come cimelio di un episodio storico, ma anche come un tipico esemplare di un arte costruttiva di un secolo fa che oggi, per la metamorfosi inevitabile del progresso, si può considerare ormai del tutto finita.

(da "Vela e Motore" aprile 1956 - pag. 231)





La corazzata a vela e a vapore « Re d'Italia » di 5968 tonn. da una litografia dell'epoca. Era costruita in legno con piastre difensive di acciaio nelle fiancate e possedeva 32 cannoni rigati, il che rappresentava nel 1865 una innovazione negli armamenti. Aveva 6 caldaie che alimentavano una motrice orizzontale a due cilindri di 800 HP. Con l'affondamento perirono 446 uomini su un equipaggio di 604.

22

...DAL TOPO DI BIBLIOTECA



Da quando i governanti di ogni tempo hanno pensato bene di imporre dazi e gabelle su ogni tipo di merce impedendone il libero scambio, il contrabbando è stato sempre una "fiorente" attività e l'uomo si è inventato di tutto per aggirare l'ostacolo.

Per chi dovesse trovarsi nei pressi della Cornovaglia una visitina a questo curioso museo del contrabbando, scovato dal nostro topo di biblioteca, è vivamente consigliata.

UNA PICCOLA STORIA DEL GRANDE CONTRABBANDO MARITTIMO INGLESE

di *Mario Casoli*

 $oldsymbol{N}$ on parliamo qui del contrabbando di casa nostra perché i panni sporchi si lavano in famiglia, ma di

quello dell'Inghilterra Occidentale, come risulta documentato in un apposito Museo visitato recentemente a Polperro, una graziosa cittadina della Cornovaglia. Ragioni storico-geografiche

Ragioni storico-geografiche hanno fatto delle regioni del Devon e della Cornovaglia la culla del contrabbando marittimo.

Inizialmente si incominciò con l'esportazione illegale di lana grezza quando questa merce venne gravata da foltissimi dazi per poter finanziare le guerre del 1200-1300. Poi, quando sì forzò la mano sui diritti regi che colpivano il tabacco, il te, la seta, i liquori e perfino il sale, venne a costituire una forte spinta, se non una giustificazione morale. contrabbando da parte di quelle popolazioni che vivevano sulla costa in uno stato di perenne povertà.

"Libero Commercio"

Questo Museo degli "Smogglers" assume un aspetto vagamente romantico: sovente la bandiera nera a riva delle navi dei trafficanti si confondeva con quella nera della filibusta!

Riferendo notizie apprese sul posto possiamo suddividere la grande epoca del contrabbando in due periodi: quello del "Libero Commercio" e quello "Scientifico", ciascuno con propri metodi.

Nel primo, l'età d'oro di questo traffico illegale, non esisteva un vero e proprio sistema preventivo: pochi gli addetti al controllo e perdipiù sovraccarichi dì lavoro e malpagati (si racconta che dovevano restare in vedetta sulle scogliere per tutta la notte con qualunque tempo). Non c'è quindi da restare meravigliati se questi controllori non si sentivano offesi se qualche passante faceva osservare "Signore, la vostra tasca è sbottonata" attendendo la risposta convenuta per

sbarcare in pace ("Ah! Ah! Ma non disturbatevi, buonuomo, il mio denaro è abbastanza protetto"). Naturalmente poi il sacchetto con il

denaro "uscito di tasca" lo si sarebbe trovato nella cavità di una certa roccia in riva al mare.

Mancava poi un sistema repressivo: una volta arrivate a destinazione le merci, queste cessavano di essere illegali in quanto tutti potevano venderle liberamente.

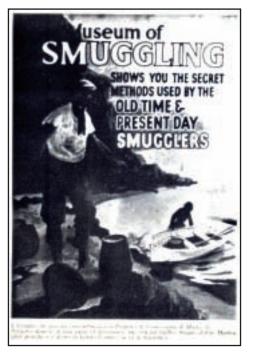
Curiosa è la farsa raccontata anche in un poema di Kipling. "Quando il gruppo degli uomini e dei cavalli doveva passare attraverso un villaggio, gli abitanti si voltavano verso il muro in modo che, se interrogati dai doganieri, avrebbero potuto tranquillamente dire di non avere visto nulla".



Nel periodo "Scientifico" sorto dopo le guerre napoleoniche, le forze di controllo doganale vennero riorganizzate e po-

tenziate in modo più serio ed efficiente. I contrabbandieri dovettero allora cambiare metodo. ricorrendo all'astuzia. Qui l'aspetto nautico-marinaro che assume il contrabbando ci interessa di più. Così si diffonde un metodo classico per ingannare le guardie costiere, detto del "semina e raccogli". Le navi contrabbandiere si ancoravano abbastanza al largo, con tempo coperto e di notte, seminavano i barilotti collegati fra loro mediante un cavo, intervallati con grosse pietre, terminante ad un estremo con un'ancora. Successivamente una innocente barca da pesca si sarebbe fermata per caso nella zona prestabilita e con dei rampini (chiamati in gergo "centopiedi") si sarebbero dedicati ad un nuovo tipo di pesca. Celati i barilotti sotto le reti, sarebbero stati sbarcati e nascosti nella sabbia.

Curioso è osservare tutti quegli oggetti raccolti nel sacrario del contrabbando, come la lanterna da segnalazioni con un cono direzionale per trasmettere



in codice la via libera.

A parte il rischio della confisca, una immersione prolungata dei barilotti dava spesso origine ad un deterioramento del contenuto (popolarmente i barilotti divenuti col rhum inacidito e puzzolente venivano soprannominati come "stinkibus").

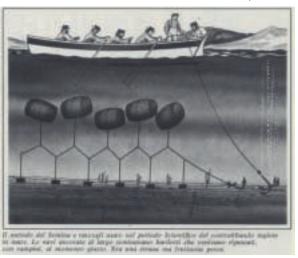
Con la riorganizzazione delle forze doganali le perdite subite dai trafficanti venivano ad incidere in misura sempre più pesante, tanto che sì considerava ormai una operazione di successo quando ne andava a buon fine una su tre.

"Cento trucchi"

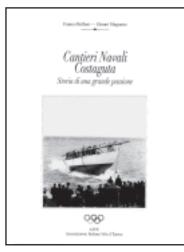
I metodi si aggiornarono nuovamente intensificando i

trucchi. La raccolta del Museo di Polperro in questo campo è più che completa. Navi con doppie stive, nascondigli apparentemente impensabili come il tabacco appiattito e infilato nei cavi di bordo, casse d'acqua con false pareti laterali riempite con liquore, pupazzi in rafia imbottiti di seta e quanto altro una fertile immaginazione può creare. Né dimentichiamo ì falsi scomparti nelle cabine del Comandante o del Commissario, come gli indumenti femminili provvisti di tasche, le scarpe con tacchi svuotati e tutte le altre diavolerie diffuse nel mondo internazionale, da quando la droga è divenuta merce regina del contrabbando.

(da "Vela e Motore" agosto/settembre 1976)



LIBRI IN VETRINA... raccomandati



Cantieri Navali Costaguta Storia di una grande passione

Autori Franco Belloni - Gianni Magnano Editore AIVE Associazione Italiana Vele d'Epoca, Genova 2008, pag.163 Stampa Poligrafico Accademia Navale - Livorno (non in vendita)

Dobbiamo all'opera autorevole e competente degli autori, profondi conoscitori della materia, la ricostruzione della storia del glorioso Cantiere Costaguta di Voltri (Genova), un'autentica eccellenza della nostra migliore cantieristica agonistica e da diporto. I fratelli Ugo e Attilio Costaguta sono i fondatori dell'omonimo cantiere nel quale, in oltre settanta anni di intensa e brillante attività, saranno varate le più famose imbarcazioni dello yachting italiano e su tutte primeggiano Artica del Duca degli Abruzzi vincitore nel 1902 della Coppa di Francia e l'8 metri S.I. Italia medaglia d'oro all'Olimpiade

del 1936 a Kiel in Germania. Il volume oltre a percorrere tutte le fasi evolutive del cantiere, presenta e descrive molti dei personaggi che lo hanno frequentato essendo stato per anni un luogo d'incontro dei velisti dell'epoca. Le schede con le caratteristiche complete delle imbarcazioni prodotte dal cantiere Costaguta, corredate da ampie note biografiche sull'attività delle stesse, frutto di minuziose e pazienti ricerche, costituiscono un preziosissimo e fondamentale documento per la storia dell'yachting italiano sempre troppo trascurata e poco descritta. L'encomiabile lavoro di Belloni e Magnano è un testo che non dovrebbe mancare nella libreria di un appassionato dello sport della vela ed è un peccato che questo libro non sia stato posto in vendita privando così gli interessati di un piccolo gioiello.



DIFFONDIAMO IL NOTIZIARIO CSTN

Se il notiziario è stato di Vostro gradimento e i contenuti degni d'interesse, segnalateci gli indirizzi e-mail dei Vostri amici appassionati di storia marinaresca a cui potrebbe far piacere riceverlo. (info@cstn.it)