



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

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° 25

NOTIZIARIO ON-LINE

Settembre 2014

SOMMARIO

- | | | | |
|---------------------------------------|--------|-----------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Giovanni Alfredo Pattison | pag. 11 |
| • SBN la rete delle Biblioteche | pag. 2 | • 5 metri classe a formula | pag. 17 |
| • Primi sull'Oceano | pag. 4 | • Libri in vetrina | pag. 19 |
| • I "gamma" di villa Carmela | pag. 7 | • Conferenza: Fabri Navales | pag. 20 |

EDITORIALE

Un imprevisto problema del sistema di spedizione on line e l'inizio delle canoniche ferie agostiane hanno impedito che il Notiziario n° 24, pronto già per il 31 luglio, fosse recapitato all'inizio del mese. Ce ne scusiamo con la speranza e la promessa di riprendere e mantenere la scadenza tradizionale.

Il quarto trimestre dell'anno 2014 si presenta con un roseo orizzonte e tante novità bollono in pentola. Per la nota legge della "pelle dell'orso" e nel rispetto delle sacre scaramanzie dei buoni marinai degni di questo nome non parleremo

di altro se non di ciò che è in corso d'opera. Per il resto ogni cosa al tempo giusto! L'operazione SBN procede magnificamente e ci ha spinti ad anticipare l'apertura del "Centro" chiuso per le

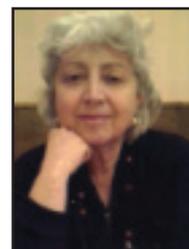


ferie di agosto. Inoltre, su questo numero troverete un interessante intervento della dottoressa Piera Russo, responsabile del servizio SBN Polo di Napoli che ci spiega le finalità e il funzionamento del servizio stesso.

Possiamo anche anticipare che, per i programmi culturali organizzati dal CSTN, il 16 settembre p.v. sarà ospite presso la Sezione di Napoli della Lega Navale, l'ammiraglio Domenico Carro, scrittore e noto esperto della storia navale della Roma Imperiale che terrà un'interessante conferenza sul tema "Fabri navales - Il progresso nelle costruzioni navali in epoca romana" (vedi locandina a pag. 20). Certamente un evento da non perdere.

Per dare un'idea dell'importanza per il CSTN di essere entrato nel sistema SBN abbiamo rivolto due domande alla gentilissima dottoressa Piera Russo, competente e responsabile del Polo Napoli e socia della Lega Navale.

Piera Russo, funzionario bibliotecario in servizio presso la Biblioteca Nazionale di Napoli dal 1980. Dopo una lunga esperienza come responsabile di alcuni settori delle Sale di Consultazione e dopo aver partecipato a numerose esposizioni e progetti con biblioteche e istituzioni sul territorio di Napoli è responsabile dal 2003 del Polo SBN NAPOLI e del Centro Elaborazione Dati della Biblioteca Nazionale.



SBN la rete delle Biblioteche italiane

D. Che cosa è il Servizio SBN e a cosa serve?

R. Il Servizio Bibliotecario Nazionale noto come SBN è una vastissima rete informatica di biblioteche italiane. Il progetto di mettere in rete le biblioteche e, quindi, di creare una forte cooperazione tra loro, nasce e si sviluppa negli anni '80 grazie ad un accordo stipulato tra il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, le Regioni e le Università.

La struttura di questa rete, detta a stella, prevede un nodo centrale, detto "Indice", che ha luogo presso l'ICCU (Istituto Centrale per il Catalogo Unico delle biblioteche). Le singole biblioteche non sono collegate direttamente all'Indice ma riunite territorialmente in un Polo attraverso il cui server dialogano con l'Indice Nazionale. I Poli si contraddistinguono con una sigla - il nostro è denominato Polo NAP. Con questa sigla si identificano anche tutte le notizie bibliografiche inserite per la prima volta in Indice dal nostro Polo.

L'obiettivo alla base del servizio SBN è quello di arrivare a una gestione cooperativa delle biblioteche e di offrire un servizio di informazione bibliografica, di localizzazione e reperimento dei documenti (non solo libri ma anche riviste, articoli, materiale grafico di vario genere e anche risorse digitali) sempre più efficiente e rapido, attraverso la catalogazione che noi chiamiamo "partecipata". I documenti vengono infatti catalogati solo dalla prima biblioteca - tra quelle aderenti alla rete - che lo acquisisce. Le altre biblioteche che lo posseggono dovranno solo "catturarne" la descrizione bibliografica già presente nell'Indice aggiungendo la propria collocazione. In questa maniera si crea un unico catalogo tra tutte le biblioteche condiviso poi con l'Indice. La rete permette quindi il colloquio tra i Poli periferici ed il sistema centrale Indice, costituendo così un archivio cui tutti i Poli possono attingere.

Il successo dell'iniziativa è evidente se si pensa che dai primi due Poli nati nel 1985 intorno alle biblioteche nazionali centrali di Roma (Polo BVE) e Firenze (Polo CFI), oggi la rete SBN conta ben 85 Poli che uniscono

più di 5300 biblioteche di diversa tipologia: statali, di enti locali, universitarie, scolastiche, di accademie ed istituzioni pubbliche e private.

Ovviamente i benefici offerti dalla rete SBN non si limitano alla catalogazione di qualsiasi materiale ma investono tutti i settori della gestione di una biblioteca e soprattutto gestiscono i servizi offerti all'utenza anche via internet.

Il nostro Polo, il Polo NAP, nasce all'inizio degli anni Novanta come collaborazione tra la Biblioteca Nazionale e la Biblioteca Universitaria. Oggi le biblioteche aderenti al Polo sono oltre 190, distribuite su tutto il territorio regionale, con biblioteche di diversissima tipologia: dalle biblioteche universitarie alle scolastiche, dalle biblioteche delle diverse soprintendenze alle provinciali e comunali, dalle biblioteche di importanti istituzioni storiche ad interessantissime e particolari biblioteche private. Sul nostro sito (polonap.bnonline.it) potete consultare l'elenco costantemente aggiornato delle biblioteche che aderiscono al Polo.

Il nostro Polo adotta il software SBNWeb, che è un prodotto web-based di proprietà del Ministero per i Beni e le Attività Culturali dato in uso gratuito alle biblioteche aderenti. L'ufficio del Polo, grazie al lavoro della dottoressa Rossella Ruoppolo e dell'informatica Patrizia Limatola, garantisce la formazione degli operatori sulle procedure catalografiche e gestisce gli aggiornamenti e la manutenzione del server di Polo.

D. Quali sono i vantaggi pratici per il CSTN ad essere inserito in SBN?

R. La biblioteca del Centro Studi Tradizioni Nautiche aderisce al Polo NAP già da qualche anno e ultimamente si avvale della collaborazione di alcuni giovani volontari, esperti di catalogazione, che stanno inserendo le notizie relative ai volumi posseduti dal Centro nella base dati SBN.

Il principale vantaggio è che la partecipazione del Centro CSTN a SBN, inserendo il Centro in una struttu-

ra di cooperazione molto ampia, rompe quella situazione di isolamento che purtroppo ancora caratterizza la realtà di molte istituzioni culturali, relegandole così nell'anonimato e nella totale ignoranza da parte dell'utenza.

Con l'adesione ad SBN, per il Centro, grazie alla catalogazione partecipata di cui si è già detto, è molto facile procedere alle attività di catalogazione dei propri dati nel rispetto di tutti gli standard internazionali, cosa fondamentale affinché le notizie siano riconoscibili e condivisibili sia a livello nazionale che internazionale.

Ancora più importante è il fatto che, grazie all'adesione ad SBN, si ha una immediata visibilità in rete di tutti i libri da voi posseduti. Infatti nel momento in cui un documento viene catalogato e collocato, cioè descritto anche con l'indicazione del posto fisico occupato nei locali del Centro, la notizia viene inserita nell'OPAC (On-line Public Access Catalogue) divenendo così reperibile on-line.

Il catalogo del Centro Studi è così interrogabile attraverso una modalità semplificata e libera, 24/24, attraverso la pagina web. Dall'OPAC è eventualmente anche possibile accedere a servizi come: la richiesta di consultazione, il prestito, le fotocopie o le copie digitali del documento.

Ad esempio per svolgere una ricerca libera e semplificata l'utente può inserire come parola chiave "navigazione". In risposta otterrà una lista di documenti, tutti contenenti in qualsiasi campo il termine "navigazione". All'interno di questa lista l'utente potrà scegliere quella che risponde alle proprie esigenze e quindi accedere alle informazioni per reperire il libro materialmente o accedere ai servizi offerti dal Centro. Voglio sottolineare che proprio questo esempio di ricerca

per il termine "navigazione" mostra un risultato interessante: infatti effettuando la ricerca sulla sola base dati del Centro abbiamo come risposta una lista di 42 documenti di cui ben 36 sono posseduti, in Campania, solo dalla Biblioteca del vostro Centro.

Concludendo, il principale vantaggio per il CSTN è che qualsiasi utente internet potrà accedere on-line al catalogo per sapere quali sono i libri del Centro che gli interessa consultare. L'aspetto fondamentale è la visibilità che SBN dà alle biblioteche senza la quale possiamo senz'altro affermare che una biblioteca non ha ragione di essere.

Insomma esistere nell'Indice nazionale SBN significa esistere nel mondo delle biblioteche e dell'informazione. Mettere il proprio patrimonio, piccolo o grande che sia, più o meno raro, a disposizione di tutti on-line, fa sì che la propria raccolta/biblioteca non resti relegata all'uso di una ristretta cerchia di studiosi ma acquisti la connotazione di Biblioteca. Il fondo del Centro Studi con le sue specificità assolve così, grazie ad SBN, pienamente alla propria funzione di luogo per la documentazione.



Nota:

L'indirizzo dell'OPAC nazionale è: <http://opac.sbn.it/opacsbn/opac/iccu/free.jsp> mentre quello di Polo è: <http://polosbn.bnonline.it/SebinaOpac/Opac>



LA GRANDE VELA RACCONTATA DAI PROTAGONISTI

È ormai tradizione consolidata e di successo pubblicare sul Notiziario la grande vela - quella dei pionieri delle regate d'altura - raccontata dai più famosi skipper della nostra Marina Militare. In attesa che Giovanni Iannucci e Giancarlo Basile riprendano la penna in mano, presentiamo ai lettori un altro grande timoniere con le stellette, il compianto ammiraglio Ugo Foschini, comandante del "Vespucci" e del "Corsaro II" nella storica impresa del giugno del 1964 quando la barca italiana trionfò nella Lisbona-Bermuda, regata di 3464 miglia.

Nella ricorrenza del cinquantenario (1964-2014) di quella vittoria riproponiamo la rievocazione della competizione scritta dallo skipper e pubblicata sulla rivista "Lega Navale" di giugno 1989.



PRIMI SULL'OCEANO

di *Ugo Foschini*

In occasione della trecentesimo anniversario della fondazione della città di New York, nel giugno 1964 la Sael Training Association organizzava una regata tra Lisbona e Bermuda, da disputarsi tra navi e yacht scuola, questi ultimi con compensi in formula RORC.

Per l'Italia vi era iscritto il *Corsaro II*, uno yawl da 21 metri di lunghezza fuori tutto, disegnato da Sparkman & Stephens costruito nel 1960 nel cantiere Costaguta di Genova Voltri. L'equipaggio, imbarcato per l'occasione, comprendeva un tenente di vascello con funzione di "secondo," un ufficiale medico, nove guardiamarina, un sottufficiale nocchiere come nostromo, un nocchiere e un radiotelegrafista che svolgeva anche funzione di cuoco; skipper il sottoscritto, allora capitano di vascello. La partecipazione alla competizione oceanica venne fatta precedere da una fase di addestramento che ebbe inizio il 1° marzo 1964 quando il *Corsaro II* con il suo nuovo equipaggio mise in vela da La Spezia alla volta di Trieste per una crociera di preparazione che si sarebbe conclusa nel porto di partenza il successivo 15 aprile, dopo avere "macinato" complessivamente circa 3000 miglia nei mari italiani.

Si trattò di un rodaggio estremamente efficace, che consentì di addestrare i guardiamarina ad espletare i vari servizi di bordo in funzione delle attitudini di ciascuno e, soprattutto, a selezionare i migliori elementi ai quali affidare il delicato incarico di timoniere durante la regata.

Inutile aggiungere che servì anche a collaudare le varie attrezzature ed a valutare il rendimento delle mute di vele imbarcate.

La successiva sosta a La Spezia fu pertanto preziosa per procedere alle inevitabili riparazioni e per approfondire lo studio delle cartografie e delle documentazioni meteorologiche dell'Atlantico, queste ultime relative al quadriennio 1960-63. Utilissimi, tra l'altro, si rilevarono la consultazione di "Ocean Passages for the World", il

volume edito dal Dipartimento Idrografico dell'Ammiragliato, ed un esame accurato delle "Pilot Chart".

Il 5 maggio il *Corsaro II* levò gli ormeggi dalla banchina dell'Arsenale e dette inizio al viaggio di trasferimento a Lisbona: da quel momento l'organizzazione dell'attività a bordo avrebbe subito una messa a punto finale, assumendo l'assetto che sarebbe stato poi tenuto in regata, con tre guardie di 4 uomini su turni di 4 ore. Tutte le manovre per il cambio delle vele o per i viramenti di bordo venivano effettuate dalla sola squadra di servizio, con il concorso del Comandante al timone, del "secondo" e del radiotelegrafista. Soltanto per prendere i terzaroli era chiamata la squadra di comandata; quella "franca" non veniva mai toccata.



CORSARO II in navigazione

All'arrivo nella capitale portoghese si ebbe il quadro completo delle unità partecipanti: otto velieri scuola per la I classe; due yacht scuola, uno dei quali il *"Corsaro II"*, per la II classe e due per la III classe (erano

in partenza quattro, ma due si ritirarono).

Ai 12 concorrenti il via venne dato alle 13.30 locali del 5 giugno, alla presenza di una folla di appassionati assiepata sulle rive del Tago. Il *Corsaro II* tagliava la linea del traguardo primo tra tutti, seguito, a qualche lunghezza, dall'inglese *Tawau*, suo diretto antagonista nella classe, comandato dal lieutenant

James Myatt; quindi distaccava nettamente il resto della flotta navigando in solitario fino a Palma. Alle 24 del giorno 8 l'isola veniva doppiata e lo yacht italiano entrava in pieno nell'Atlantico.

Le condizioni meteorologiche, mantenutesi in uno stato di variabilità per quanto concerneva la circolazione dei venti, si fecero a quel punto più favorevoli grazie a un fortissimo aliseo, che consentiva di procedere ad una velocità prossima ai 10 nodi con i timonieri che, due per guardia, si alternavano alla ruota ogni 30 minuti. In cinque giorni così il *Corsaro II* percorse 1300

miglia, battuto di pochissimo dal Gorch Fock per la conquista della "Boston Cup", il riconoscimento per chi avesse percorso il maggiore tratto di mare nelle 124 ore.

Nonostante il vento impetuoso, tutte le altre navi scuola venivano largamente lasciate di poppa e quando lo yacht italiano si trovava già a 400 miglia da Palma, il primo grosso veliero si accingeva a superare l'isola. Il *Tawau*, dal canto suo, veniva stimato ad una distanza di circa 200 miglia di poppa.

Durante la navigazione la situazione meteo, seguita a bordo con molta cura sulle carte sinottiche ricavate con i dati trasmessi da Washington e compilate due volte al giorno, si presentava del tutto particolare e non si era verificata in zona da oltre 25 anni. In sintesi una depressione a nord-est delle Azzorre aveva causato uno spostamento più a settentrione della fascia

degli alisei, per cui si decideva di interrompere la

discesa in latitudine - la primitiva determinazione prevedeva di raggiungere il 23° parallelo - iniziando anzi una lenta risalita a partire dalla latitudine di 24 gradi. Su tale nuovo percorso il giorno 14, dopo l'accurato studio della situazione meteo, ci si veniva a trovare di fronte ad

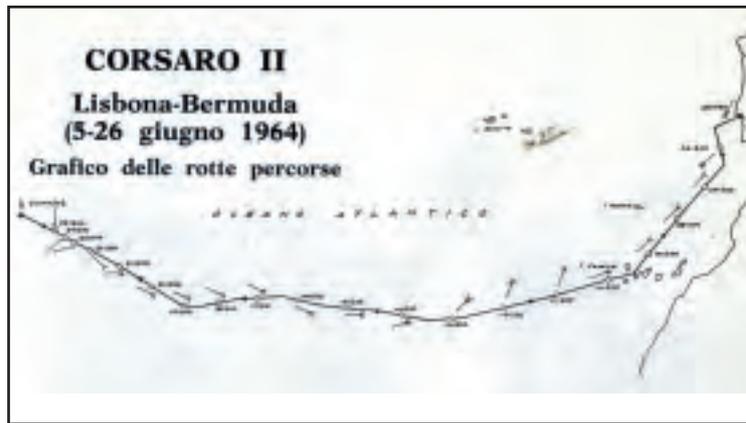
un'alternativa: o spingersi verso latitudini più meridionali tenendosi al limite superiore degli alisei secondo il progetto iniziale, oppure puntare direttamente sulle Bermuda; scendendo a sud si sarebbe allungato il

percorso, mentre nella seconda ipotesi si sarebbero guadagnate circa 150 miglia col rischio, però, di incontrare più facilmente grosse perturbazioni meteo e, addirittura, qualche temutissimo uragano. Si decideva per quest'ultima soluzione.

Il giorno 19, mentre si incrociava la cisterna *Benwell*, alla quale l'operatore stava trasmettendo un tele da ri-

lanciare, l'apparato radio andava in avaria: da quel momento non fu più possibile mettersi in contatto con la stazione radio di Bermuda. Il successivo 20, a circa 250 miglia dal traguardo, si entrava in una zona di calma quasi assoluta, della quale veniva a soffrire solo il *Corsaro II* essendo gli altri concorrenti molto distanziati; sino a qualche ora prima erano state percorse ben 3150 miglia alla velocità media di 8.8 nodi, grazie soprattutto, dopo l'isola di Palma, nelle Canarie, al robusto aliseo, che aveva consentito di tenere costantemente a riva lo spinnaker.

Nell'area di bonaccia la barca, sia pure con estrema lentezza, riusciva a seguire la rotta per circa 3 giorni e 3 notti "tormentandosi", rimanendo talvolta immobile e percorrendo appena 90 miglia. Tutta la zona era sotto l'influsso di un promontorio di alta pressione con il gradiente barico locale al minimo.



Lo skipper, in piedi in camicia chiara, attorniato dal suo equipaggio subito dopo l'arrivo.

Finalmente, però, il giorno 24 la situazione accennò a migliorare: il vento cominciò a farsi sentire, anche in conseguenza dei lontani effetti di un uragano che aveva lambito le coste delle Bermuda, creando tra l'altro molti problemi ai concorrenti della regata Newport-Bermuda in quel momento giunti quasi al traguardo.

Subito dopo avere ripreso con decisione la sua marcia, il *Corsaro II* veniva avvistato da un velivolo della Coast Guard, che si metteva a girare sopra di lui, il che fu interpretato come buon auspicio, mentre lo yacht con spinnaker a riva e rotta sulla linea di arrivo procedeva a velocità molto sostenuta.

Alle 2.25 del giorno 26 veniva avvistato il faro di San David's Head dritto di prora spaccata! Una grossa soddisfazione, ma non una sorpresa poiché la navigazione per ortodromia era stata accuratamente seguita con costanti osservazioni astronomiche diurne e notturne della luna.

Alle ore 4 e 42 minuti e 4 secondi, dopo 20 giorni, 20 ore e 12 minuti di navigazione, durante i quali erano state percorse 3464 miglia alla velocità media di 7 nodi, veniva tagliato l'allineamento d'arrivo, primi fra tutti i

concorrenti e primi, ovviamente, nella classe. Tutto ciò, si badi, sia in tempo reale che compensato, nonostante un computo errato del rating della barca che pagava al *Tawau* 29 ore e 36 minuti. Quest'ultimo concludeva 48 ore più tardi, seguito, 18 ore dopo, dal tedesco *Dantzig* e, quindi, da altri, con distacchi superiori ai quattro, cinque giorni. Il 5 luglio nella capitale delle isole, Hamilton, avveniva la solenne cerimonia di premiazione, durante la quale il governatore Sir Martonmere, vecchio amico ed estimatore del nostro Paese, esprimeva, consegnando al Comandante le due coppe - per le vittorie in tempo reale assoluto e compensato per la classe - parole estremamente calorose e lusinghiere nei confronti del *Corsaro II*, del suo equipaggio e dell'Italia.

Il giorno successivo la flotta di concorrenti levava gli ormeggi dirigendo alla volta di New York, dove il 14 luglio avrebbe avuto luogo, lungo il fiume Hudson, l'

"Operation Sail," uno dei più suggestivi appuntamenti per la vela internazionale, durante la quale il *Corsaro II* polarizzò meritatamente su di sé l'attenzione delle migliaia di appassionati presenti e di milioni di telespettatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bette Croce, a sinistra, consegna al com.te Foschini il trofeo "Filippo d'Albertis".

L'Equipaggio del "CORSARO II"

Agli ordini del Cap. di vasc. Ugo Foschini erano il ten. di vasc. Enzo Brancaccio, il ten. medico Pierluigi Marignani, i guardiamarina Nevio Chalcien, Tullio Dequal, Sergio Guazzotti, Enrico Martinotti, Mario Molari, Vincenzo Pellegrino, Gino Pennino, Sandro Ravanelli, Marzio Rossignoli, il 2° capo nocchiere Ezio Calligiani, il sottocapo rt Claudio Anulli ed il nocchiere Giorgio Zolezzi.

CORSARO II Scheda tecnica

Lunghezza f.t.	m	21
Larghezza max	m	4,87
Immersione	m	2,32
Dislocamento	t	44
Zavorra in chiglia	t	16
Sup. vel. standard	m ²	205
Sup. vel. massima	m ²	420

Dell'immane disastro della Seconda Guerra mondiale combattuta dagli italiani sul mare è rimasto qualche episodio che merita di essere ricordato alle nuove generazioni che certi fatti non li conoscono, sia per onorare il coraggio ed al valore dei protagonisti e sia per affermare che il nostro popolo, in pace come in guerra, non è fatto solo di incapaci ed approfittatori.

I "GAMMA" DI VILLA CARMELA

di Aldo Cocchia

Fu i primi di giugno 1942 che i coniugi Ramagnino si stabilirono a Villa Carmela e diedero così vita alla più singolare "base" operativa che sia mai stata concepita. Una base operativa della quale molti - forse troppi - hanno scritto col solo scopo di mettere in evidenza gli aspetti romantici dell'organizzazione e pochi, od addirittura nessuno, per dire che quella nel suo complesso, fu faccenda tremendamente seria, impostata e svolta con la stessa logica procedura con cui s'imposta un teorema d'alta matematica. Sarebbe stato sufficiente che anche uno solo degli elementi concorrenti alla quadratura dell'organizzazione non avesse avuto la sua completa funzionalità perché tutto il meccanismo franasse miseramente o naufragasse addirittura nel ridicolo, il che in guerra è certo peggio della morte o della distruzione.



i coniugi Ramagnino



villa Carmela sulla collina di Algeiras

Villa Carmela corrisponde alle finalità per le quali era stata creata; ospitò a più riprese gli operatori "gamma" destinati ad agire contro le navi alla fonda in rada di Gibilterra, li armò, li fece partire, li recuperò dopo le missioni felicemente compiute; e tutto ciò senza mai dare nell'occhio, senza che mai nemici e neutri avessero sentore della sua esistenza; alla fine - quando apparve non più necessaria - venne tranquillamente smobili-

tata. E che altro volete?

Intanto bisogna convenire che in questa nostra organizzazione militare gli estremi del romanzo ci sono tutti. Pensate: una villetta in terra spagnola, una casetta ad un sol piano semiaffogata nel verde di Puente Mayorga, ad una decina di metri dalla spiaggia alla quale si giunge attraversando il Rio Guadarranque, sulla costa settentrionale dell'insenatura, ed a mezzo chilometro, più o meno, di distanza dai piroscafi che, in attesa di proseguire verso il Mediterraneo, sostavano fuori del porto di Gibilterra. Una villetta abitata da una coppia di giovani sposi il cui elemento maschile è l'italiano Antonio Ramagnino, occupatissimo a non

far niente o, al massimo, a pescare, ed il cui elemento femminile è rappresentato dalla dolce timida graziosa Conchita, una spagnola che, all'aria dello Stretto, ritempra nervi e salute troppo scossi dalla guerra in Italia; una villetta che ospita talvolta il comandante del porto di Algeiras e intorno alla quale gironzola assai spesso un misterioso - per quanto perfettamente identificato - Mr. Perrera, e dalla quale poi partono, senza che nessuno ne sappia niente, sommozzatori e nuotatori di assalto italiani a caccia di piroscafi nemici.

Gli estremi del romanzo, dicevamo, ci sono tutti ed è appunto intorno a questi elementi capaci di eccitare anche le fantasie più pacate che si sono sbizzarriti scrittori e pubblicisti dimenticando poi tutto quello che nell'organizzazione v'era di serio di meditato e di rischioso: ora noi vorremmo rimettere l'argomento in carreggiata e concludere con l'elenco esatto delle navi nemiche che furono affondate o gravemente danneggiate dai "gamma" che mossero all'attacco partendo da Villa Carmela. Ed allora si vedrà in qual modo realmente si esplicava l'attività bellica che aveva la sua fucina nella bianca casetta di Puente Mayorga e si vedrà pure i risultati conseguiti attraverso quella organizzazione sono tutt'altro che trascurabili.

E cominciamo col dire che quando, nel '41, qualcuno propose al comando della Decima Flottiglia Mas di impiantare una "base operativa" in una casa isolata su-

la costa d'Algesiras, quel qualcuno non fu affatto accolto da sdegnosi sorrisetti di compatimento, ma si sentì rispondere che l'idea poteva anche essere presa in considerazione. Occorsero poi inevitabilmente diversi mesi perché il progetto prendesse consistenza e si concretasse nei suoi particolari, ma insomma nella primavera '42 Antonio Ramagnino, arruolato nel

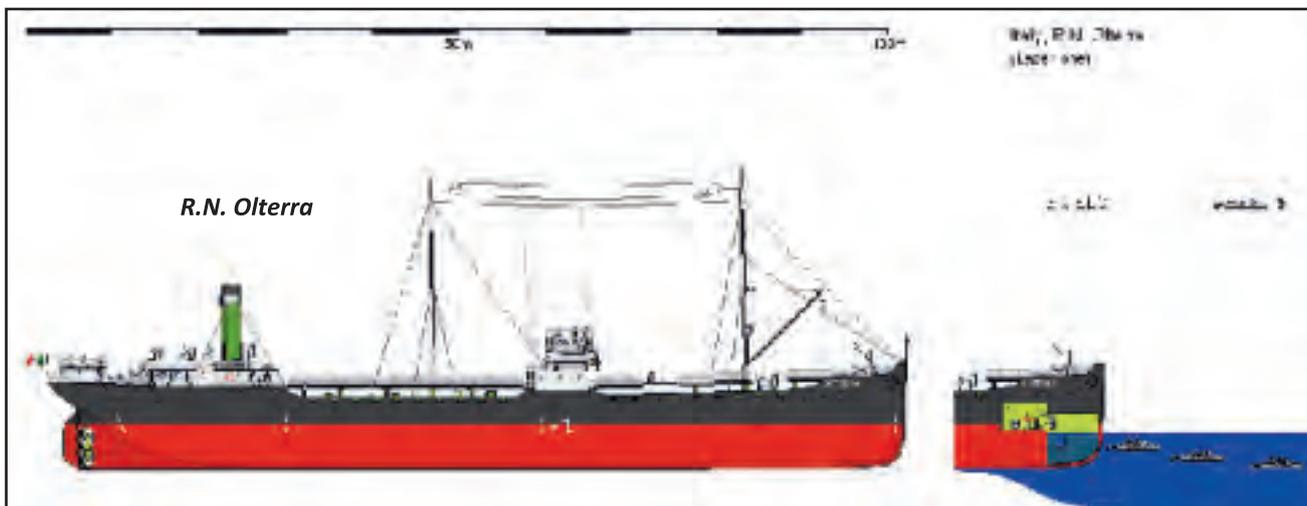


frattempo nella Decima Mas, venne spedito in Spagna alla ricerca della villa o della casa che possedesse tutti i non pochi requisiti voluti. Con Antonio partì anche la giovane consorte spagnola - Conchila - cosicché i due non ebbero troppa difficoltà a passare per una coppia di sposi in viaggio di nozze ed a posare le tende proprio nei pressi di Algesiras e di La Linea.

Forse il viaggio di nozze non andò proprio così liscio come sarebbe stato desiderabile perché ci fu uno strano

pensiamo che non sia ancora il momento di scodellare in pubblico il nome autentico di questo italiano che diede alla organizzazione dei nostri mezzi d'assalto in terra spagnola una collaborazione disinteressata attiva e intelligente. Più oltre vedremo ancora il dottore Falasco all'opera, sia pure molto dietro le quinte; ora abbandoniamolo per seguire Antonio e Conchita che trovano ed affittano, nei pressi di Monte Mayorga, la villetta necessaria per riassetare le delicate condizioni di salute di donna Conchita, ma che s'interessano inoltre anche, stranamente, dei piroscafi italiani in corso di riparazione, nel porto di Algesiras, o semi-sommersi in rada perché autoaffondati allo scoppio della guerra. Ce ne sono tre o quattro: il *Lavoro*, il *Pagao*, l'*Olterra*, e Ramagnino pensa che un piroscafo, opportunamente attrezzato ed ormeggiato al posto voluto, potrebbe anche integrare la "base" che egli stabilirà a Villa Carmela: un piroscafo che finga di far lavori di riparazione, ma che invece nasconda nelle sue stive tutto l'armamento occorrente per allestire e mettere in azione quei complicati mezzi d'assalto che sono ormai universalmente noti col poco poetico nome di "maiali" e che ufficialmente sono invece definiti "Siluri a lenta corsa" (S.L.C.).

Ramagnino sa che mezzi bellici di questo tipo non potranno mai essere montati ed armati in una Villa Carmela sdraiata tra il verde di Puente Mayorga; giustamente apprezza che le varie operazioni di



individuo irto di binocoli e di macchine fotografiche che si ostinò a mettere a disposizione della coppia troppe automobili italiane, ma questi sono particolari sui quali sarebbe di dubbio gusto insistere troppo visto che la missione pseudo nunziale si concluse in definitiva felicemente, e quindi su quei particolari sorvoliamo: registriamo invece che per la coppia fu di grande ausilio l'assistenza e la guida di un certo dottor Falasco che fino ad un paio d'anni addietro aveva risieduto ad Algesiras e che ora aveva trasportato i suoi penati nell'entroterra, in un punto della Spagna che non sapremmo precisare. A dire la verità vera il "dottor Falasco" non si chiamava esattamente così, ma noi

montaggio e di messa a punto potranno essere invece compiute agevolmente nel ventre di un piroscafo da carico convenientemente adattato e fornito di tutto quello che occorre, ed è perciò che ha considerato con occhio particolarmente attento quei tali piroscafi italiani semiaffondati in rada e nel porto di Algesiras.

Ultimate le sue peregrinazioni spagnole la coppia nunziale rientra a La Spezia e qui il comando della Decima Mas e Supermarina approvano sia la scelta della villa su Puente Mayorga, sia l'idea di stabilire nelle acque stesse di Gibilterra, oltre la "base" di Villa Carmela, anche una seconda "base" nel ventre della petroliera *Olterra*, riportata a galleggiare ed ormeggiata dentro il molo di

Algeiras. Sin dal primo momento venne deciso che l'Olterra sarebbe servita per i "maiali" subacquei e che Villa Carmela avrebbe invece ospitato sommozzatori ed operatori "gamma"; ed a questi criteri si ispirò poi l'organizzazione delle due "basi" che vennero realizzate quasi contemporaneamente, l'una nel porto d'Algeiras, l'altra su Puente Mayorga.

Dedichiamoci ora esclusivamente a quest'ultima e ripetiamo quello che abbiamo detto sin dalle nostre prime righe e cioè che la "base" cominciò a funzionare nel giugno '42 quando i due sposi in luna di miele - che nel frattempo erano tornati ancora una volta in Spagna - si stabilirono definitivamente a Villa Carmela. Forse non è proprio esatto asserire che i novelli sposi si trasferirono laggiù definitivamente perché la loro permanenza nella villetta durò soltanto qualche mese, ma viste le cose dal di fuori era dato pensare che Antonio e Conchita si proponevano di trascorrere a Puente Mayorga la intera loro esistenza perché la prima preoccupazione dei coniugi fu di far arrivare nella villa affittata una enorme quantità di mobili. Mobili di ogni genere, mobili portati da camion, mobili che avevano le provenienze più disparate e che, quasi tutti, facevano lunghe soste in casa del dr. Falasco prima di essere avviati alla loro destinazione definitiva. Casa Falasco, come abbiamo accennato, era nell'interno della penisola iberica, era piuttosto distante da ogni centro abitato, era insomma meno esposta di Villa Carmela agli sguardi indiscreti di curiosi tipo Mr. Perrera, gironzolanti in permanenza fra La Linea, Gibilterra, Algeiras, ed era perciò nel giardino di casa Falasco che gli automezzi dei mobili destinati a Villa Carmela venivano per così dire, completati.



Questa bella e rara foto a Siviglia nel luglio/agosto 1942 con dedica e firma autografa del Console italiano, Vincenzo Gulli, ad Agostino Straulino si aggancia alla storia di "Villa Carmela".

Agostino Straulino, del quale ricorre quest'anno il centenario della nascita, fece parte del Gruppo Gamma partecipando a diversi attacchi subacquei nel Golfo di Algeiras in uno dei quali rimase ferito alla caviglia dall'elica di una motovedetta inglese, e per questo fu decorato di medaglia d'argento al valor militare.

Ebbi questi particolari qualche tempo fa, dalla viva voce di Ramagnino, e fu lui che mi disse: I respiratori, i vestiti impermeabili, le bombolette di ossigeno, i vari attrezzi che potevano occorrere ai sommozzatori "gamma" mi pervennero tutti con la mobilia; nascosti anzi nei vari mobili. Il materiale era spedito a Falasco dall'Italia, camuffato nei modi più impensati e con imballaggi di vario genere, ed era poi da Falasco accortamente inserito nei mobili che sostavano da lui prima di essere inoltrati a Villa Carmela. Soltanto due grosse bombole di aria compressa non poterono essere nascoste in qualche mobile - continua Ramagnino - e quelle andammo a prenderle di notte con la nostra Peugeot; le sistemammo sul sedile posteriore, dritte, coperte con cappotti e cappelli quasi fossero persone semiaddormentate o ubriache.

Per la strada nessuno ebbe la curiosità di sapere chi fossero i due ubriachi e così le due bombole arrivarono anch'esse a destinazione. Un problema piuttosto serio fu rappresentato dalle "mignatte" esplosive da applicare sotto la carena dei piroscafi perché quelle non potemmo metterle fra i mobili e non sapevamo proprio come portarle dalla casa di Falasco alla villa, ma alla fine il problema fu risolto nascondendo gli ordigni nei sacchi di carbone ordinati, sempre tramite Falasco, per gli usi domestici. Forse un po' troppo carbone per una villa abitata da due sole persone, e d'estate per giunta, ma per fortuna nessuno si preoccupò mai d'approfondire certe cose.

A Villa Carmela i materiali bellici erano approntati all'uso e messi in efficienza, ma per fare ciò occorreva superare difficoltà meno lievi di quel che potrebbe sembrare a prima vista. Occorreva, ad esempio, non svegliare sospetti nella domestica spagnola, ed occorreva poi far scomparire in modo radicale la ingente mole dei residuati: carte paraffinate, cassette d'imballaggio, sacchi di gomma, bombole usate, esplosivi non impiegati etc. Il problema fu risolto gettando tutto in un pozzo profondo e inservibile che esisteva dietro la casa ed anche questa operazione andò bene, almeno finché nel pozzo non vennero gettate alcune "mignatte" non adoperate che poi ebbero la pessima idea di esplodere dopo un paio di mesi chissà per quale recondita ragione. All'esplosione ci fu un po' di trambusto, ma poi tutto s'appianò quando fu sparsa la voce che gli scoppi erano stati provocati da bombe aeree sganciate erroneamente su Puente Mayorga anziché su Gibilterra da un velivolo inesperto.

Ai primi di luglio 1942 Villa Carmela fu in grado di prestare la propria assistenza ai sommozzatori della Marina ed infatti la prima spedizione di uomini "gamma" venne effettuata nella notte fra il 12 e 13 luglio; una data scelta non a caso, ma voluta-

mente perché il 12 era giorno di festa a La Linea ed era presumibilmente che, nella confusione della folla affluita dai paesi circconvicini, i nostri operatori - che nel frattempo erano giunti sull'*Oltterra* - potessero compiere inosservati il breve tragitto da Algeiras a Villa Carmela. Per stornare meglio l'attenzione d'eventuali osservatori, la sera del 12 Antonio e Conchita si recarono ostentatamente anche loro a ballare in una sala pubblica, poi rientrarono subito alla "base" per ultimare i preparativi della spedizione.

All'impresa della notte del 13 luglio parteciparono in tutto dodici uomini dei gruppi "gamma" di quei gruppi cioè che operavano individualmente e a nuoto, senza servirsi di semoventi o di altro mezzo di trasporto; erano due ufficiali, due sottufficiali, due palombari, sei tra sottocapi e comuni. Lasciata nottetempo Villa Carmela, raggiunsero il mare camminando lungo il greto d'un torrentello asciutto così da non essere assolutamente visti da eventuali osservatori interessati; ed infatti nessun essere umano li vide: chi li vide o, meglio, chi li sentì fu qualche cane dei dintorni che d'un tratto prese inopinatamente ad ululare messo evidentemente sull'avviso dal proprio olfatto, ma poi tutto marciò perfettamente poiché neanche l'abbaiare dei cani valse a dare l'allarme a chi sorvegliava Villa Carmela, ed i dodici "gamma" raggiunsero felicemente gli obiettivi prestabiliti che erano poi alcuni mercantili d'un grosso convoglio che sostava in rada. In quella notte saltarono in aria i piroscafi Shuma, Baron Douglas, Meta, Empire Snipe, che non si persero completamente solo perché gli inglesi riuscirono a portarli rapidamente in secco; però il mare non credo l'abbiano mai più preso per tutta la durata della guerra. In effetti le navi mercantili minate erano state una decina e non quattro, ma l'esplosione prematura d'una delle "mignatte" mise in allarme i servizi di sicurezza della Piazza, ed allora le acque della rada furono rastrellate, i piroscafi vennero minuziosamente esaminati, molte cariche furono rimosse. Non tutte, però, come abbiamo visto. Dopo l'impresa gli operatori rientrarono sani e salvi in Spagna: alcuni raggiunsero Villa Carmela dove furono rificillati e ristorati; altri vennero catturati sulla spiaggia dai carabinieri spagnoli, ma anche questi poterono tornare in patria perché vennero quasi subito rilasciati in seguito all'intervento del console italiano ad Algeiras.

Lo strano è che sul momento gli inglesi non capirono affatto che gli attaccanti erano partiti dalla costa iberica: la loro prima idea fu che gli uomini dei mezzi d'assalto fossero fuoriusciti da un sommergibile affiorato in rada - com'era avvenuto qualche mese prima ad Alessandria e circa un anno addietro nelle stesse acque di Gibilterra - e perciò avventarono immediatamente in mare (alle prime avvisaglie dell'attacco) cacciatorpedinieri e corvette alla ricerca di una ipotetica unità subacquea. Però qualcosa dovettero alla fine pur intuire subodorare o sapere perché, trascorso qualche giorno dalla spedizione, tutta la spiaggia che corre da

Gibilterra ad Algeiras si arricchisce di una triplice barriera di ferro spinato, di cavalli di frisia, d'ostacoli di vario genere: per non parlare di tipi strani che cominciarono a bivaccare in permanenza nei pressi di Villa Carmela e non certo nella speranza di poter portare una serenata alla dolce Conchita.

Non furono però sufficienti né il filo spinato né i tipi strani, né i cavalli di frisia a paralizzare l'attività della "base" di Puente Mayorga, ed ecco che nella notte fra il 15 ed il 16 settembre i nuotatori "gamma" adoprano nuovamente Villa Carmela per un'azione di attacco ai piroscafi britannici. Quella notte soltanto tre navi alla fonda fuori del porto militare e tre furono perciò i nuotatori partecipanti all'impresa: il tenente di vascello Straulino (il famoso campione di vela), ed i sottocapi Giari e Di Lorenzo.

Tutto fu predisposto come la volta precedente - spiega Ramagnino -; però all'ultimo momento avemmo un intralcio di nuovo genere del tutto impreveduto. No, non si trattò del signor Perrera, che peraltro era sempre in vedetta; questa volta ad intralciare la nostra operazione fu la visita inattesa del generale Molino, comandante della Piazza d'Algeiras, accompagnato dal fratello, comandante del porto e dalle due signore. Non ho mai saputo se la visita volle essere soltanto una singolare manifestazione della cortesia iberica o sia stata provocata da ragioni d'altro genere. Giunsero nel pomeriggio e si trattennero a Villa Carmela fino a sera inoltrata mentre noi attendevamo gli operatori ed avevamo mille cose da preparare ...

Immaginavo benissimo il trambusto di quella sera per nascondere ai visitatori le "mignatte", i vestiti, i respiratori, le bombole di ossigeno, tutti i materiali già posti "alla mano" nell'imminenza dell'arrivo di Straulino, Di Lorenzo, Giari. Soltanto alle 21 il generale Molino si decise a lasciare la villa con il fratello e le signore: esattamente un quarto d'ora prima che alla porta s'affacciasse Giari. Anche quella volta la spedizione non ebbe tutto il successo che si sarebbe sperato perché in definitiva venne affondato il solo piroscafo Raven's Point, minato contemporaneamente da due sommozzatori l'uno all'insaputa dell'altro, ma bisogna tener presente che nel settembre '42 gli inglesi già ancoravano i loro piroscafi di fronte al porto militare, se non addirittura in porto, e li sorvegliavano di continuo con vedette che lanciavano con ritmo serrato cariche esplosive in acqua. Di conseguenza anche l'affondamento di uno solo dei tre piroscafi che si trovavano in rada, può essere considerato risultato soddisfacente, specie quando si tenga presente il numero quanto mai esiguo dei nuotatori impiegati, e si tenga anche presente che i tre rientrarono tutti alla base.

Questa del settembre fu l'ultima operazione dell'assalto navale che prese le mosse da Villa Carmela: l'organizzazione restò ancora in efficienza per qualche mese, poi venne smobilitata.

PERSONAGGI

Admeto Verde, ingegnere navale con la passione per la storia della marineria, dalle costruzioni cantieristiche a quelle artigianali, dagli eventi significativi ai grandi personaggi, è un prezioso collaboratore del CSTN. Gli studi e le ricerche che conduce da anni ne fanno un esperto della materia e per questo la rivista dell'Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale ha pubblicato spesso suoi scritti, tra cui quello che proponiamo ai nostri lettori.

Con la tenace perseveranza che contraddistingue le sue interessanti ricerche, è riuscito a rintracciare un'inedita documentazione che gli ha permesso di ricostruire tra l'altro la singolare e fondamentale storia di Giovanni Alfredo Pattison, figura trascurata nella storia industriale napoletana e nazionale.



GIOVANNI ALFREDO PATTISON

di *Admeto Verde*

Che l'Italia sia un paese dominato dalla cultura umanistica non è certo un mistero né una novità. Non è certo questa la sede per imbastire un'inutile quanto sterile polemica su questo argomento, tuttavia non possiamo fare a meno di notare che questo stato di cose ha fatto scendere un velo attorno a prestigiose personalità nel campo della scienza, della tecnica e dell'imprenditoria, figure che avrebbero meritato sicuramente una maggiore attenzione.

Una di queste figure è quella di Giovanni Alfredo Pattison, industriale e ingegnere navale, di stirpe inglese ma napoletano di nascita e di attività. Egli nacque a Napoli il 13 novembre 1868, da Cristoforo Pattison.

Ma come iniziò l'avventura in Italia della famiglia Pattison? Il nonno di Giovanni Alfredo, John Pattison (poi italianizzato in Giovanni) arrivò a Napoli verso il 1842, all'età di 26 anni, proveniente da Newcastle, per dirigere il settore meccanico della ferrovia Bayard, la Napoli - Castellammare. Dopo essere venuto in contatto col famoso costruttore navale Thomas Richard Guppy, a Napoli dal 1849, assieme a lui costituì nel 1852 la società "Guppy & Co.", con capitale di 20.600 ducati equamente diviso tra i due soci. In seguito i due si separarono, e Pattison nel 1866 stabilì una propria impresa, assieme ai due figli Cristoforo e Tommaso Taylor: la società in nome collettivo "C. & T. T. Pattison", avente per oggetto sociale l'esercizio dello stabilimento di fonderia ed opificio meccanico situato nella strada S. Erasmo, a Napoli. Per le sue competenze, Cristoforo ancor giovanissimo ottenne la cattedra di «Meccanica Applicata e di Macchine a Vapore e Ferrovie» presso la Regia Scuola d'Applicazione per gli Ingegneri in Napoli (l'odierna Facoltà di Ingegneria).

Purtroppo, mentre l'avvenire dello stabilimento



meccanico era sempre più promettente, John Pattison ebbe il dolore di veder morire i due figli, prima Cristoforo nel 1872 all'età di 29 anni, e poi Tommaso Taylor nel 1889. Il piccolo Giovanni Alfredo, rimasto orfano di padre a soli due anni, fu poi inviato dalla famiglia a studiare a Newcastle, dove conseguì la laurea in ingegneria navale. Fu proprio alla morte dello zio Tommaso che Giovanni Alfredo, ventenne e quindi ancora minorenne, fu chiamato dal nonno John a coadiuvarlo nella conduzione societaria. Non si trattava solo di costruire macchine a vapore, caldaie, presse olearie e per la pasta, ma c'era da condurre anche il cantiere navale impiantato nel 1882 sulla spiaggia della Maddalena. La ditta Pattison era diventata una delle principali fornitrici della Regia Marina e verso il 1880 aveva accolto la proposta di Benedetto Brin di costruire un nuovo tipo di nave da guerra, la silurante: in seguito il nome Pattison divenne sinonimo di eccellenza proprio nel campo del naviglio leggero, torpediniere e cacciatorpediniere, pur cimentandosi con successo anche in altre realizzazioni.

Le prime sei torpediniere costruite dal cantiere furono realizzate su licenza Thornycroft, con i piani forniti dal ministero della marina. Esse si chiamarono *Procione, Idra, Lira, Regolo, 54 T, 55 T*, e furono consegnate tra il 1885 ed il 1887. Di esse Pattison costruì anche gli apparati motore, del tipo compound. Una nuova era iniziò così per la ditta napoletana: delle navi non venivano costruiti solo gli scafi, ma anche le macchine, tenendo occupati sia lo stabilimento meccanico che il cantiere navale. Intanto entrò nella gestione dell'azienda, a coadiuvare John Pattison, anche l'altro nipote Enrico, figlio di Tommaso.

Anche la Pattison beneficiò delle leggi a favore delle costruzioni navali del 1884: verso la fine del 1885 il ministero della marina decise di assegnare al cantiere la



Giovanni Pattison tra i pronipoti Giovanni Alfredo, alla sua destra (con i baffi) ed Enrico, alla sua sinistra, e con altri collaboratori, posa davanti al modellino della torpediniera 61S, costruita nel 1888

costruzione di una macchina vapore di 1100 CV per la regia nave *Curtatone*, in costruzione a Venezia, e quattro barche torpediniere tipo Schichau, cui ne seguirono altre dodici, complete di apparati motore a triplice espansione, che tennero l'azienda occupata fino al 1894, quando fu anche consegnato l'apparato motore da 1100 CV per la nave *Governolo*. Di fronte a un impegno così notevole, la ditta, ancora organizzata su base familiare in forma di società in nome collettivo, e non propensa ad aprirsi a soci esterni (al contrario della Guppy), chiese aiuto alle banche. Primo ad accorrere in aiuto della "C. & T. T. Pattison", fu il Banco di Napoli, che garantì un fido fino alla somma notevole di lire 500.000.

L'azienda, nel campo navale, non si dedicava solo alle nuove costruzioni. Grazie alle sue maestranze altamente qualificate, e agevolata dal particolare tipo di organizzazione che consentiva il distacco di un adeguato numero di operai, eseguiva anche importanti lavori di riparazione su navi nel porto di Napoli. Inoltre nel campo delle riparazioni navali essa era favorita dalla disponibilità di mezzi per l'esecuzione di qualunque pezzo occorresse.

Al 1895 lo stabilimento misurava una superficie di oltre 24.000 m², dei quali circa due terzi occupati dalle officine. Al suo attivo risultava anche la costruzione delle gru a vapore per il porto di Massaua, di macchinari per scavare gallerie ferroviarie, di motrici e carrozze di funicolari, fra cui quelle del Vesuvio.

Nell'autunno del 1897 la ditta ottenne un fido di 400.000 lire dal Credito Italiano, garantito da cambiali dirette e dalla cessione di alcuni crediti verso la marina. Un abbraccio che doveva stringersi sempre di più fino a stritolare l'antica compagine a conduzione familiare. Infatti ben presto il Credito Italiano divenne il principale finanziatore dei Pattison.

Il 31 marzo 1899 moriva a Napoli John Pattison, e nella proprietà dell'impresa gli succedettero i due nipoti Giovanni Alfredo ed Enrico, i quali, il 19 aprile costituirono la nuova società in nome collettivo "C. & T. T. Pattison", con capitale di 600.000 lire. L'impegno verso le costruzioni meccaniche e navali non diminuiva, anzi gli ordinativi andavano sempre meglio: una grossa commessa fu completata nel 1900: la costruzione dell'apparato motore, composto da due motrici alternative a triplice espansione da 4000 cavalli vapore ciascuna, destinato all'incrociatore *Agordat*, in costruzione a Castellammare. Tuttavia la necessità di liquidità per intraprendere la costruzione di sei cacciatorpediniere tra il 1899 e il 1905 costrinse ancora una volta la ditta, che subiva i lenti e ritardati pagamenti della Regia Marina, a chiedere il finanziamento del Credito Italiano, che

non lo negò. Inoltre l'azienda era ancora dedita, sulla base di propri brevetti, alla costruzione anche di mulini a vapore e macchine per uso alimentare, di frantoi oleari, e di impianti minerari. Al 1902 vi lavoravano 924 operai.

Nell'aprile 1903 la C. & T. T. Pattison era indebitata verso il Credito Italiano di quasi due milioni e mezzo di lire. L'entità del credito costituiva una certa preoccupazione per la banca, il cui rischio nella società era secondo solo a quello nella società siderurgica Elba. In effetti la morte di Giovanni Pattison, se ricordata assieme alla scomparsa precoce dei suoi figli Cristoforo e Tommaso, aveva lasciato un vuoto generazionale nell'amministrazione dell'azienda. Il giovane Giovanni Alfredo, sebbene da dieci anni avesse affiancato il nonno nella gestione della società, era solo trentenne alla morte di questi. Egli era molto ben preparato tecnicamente, era un valente ingegnere, e questo lo si vedeva nella dedizione del cantiere a raggiungere la perfezione tecnica dei suoi prodotti. Tuttavia la gestione finanziaria presentava aspetti più preoccupanti. Possiamo ipotizzare dunque che i cugini Pattison, pur di curarsi della perfezione delle navi, ma non preoccupandosi eccessivamente di realizzare utili, non dessero il dovuto peso a quella che avrebbe dovuto essere una sana gestione economica.

Intanto i provvedimenti per la città di Napoli in discussione al Parlamento, che si sarebbero concretizzati nella legge del luglio 1904, lasciavano trapelare l'orientamento di destinare alle industrie napoletane la costruzione di una parte del materiale rotabile necessario alle ferrovie nazionali. Il Credito Italiano intendeva approfittare di questa opportunità, sfruttando la sua posizione verso la Pattison, spingendola a riorganizzarsi attrezzando le officine per le costruzioni ferroviarie. L'azienda però, resisteva: sapeva di eccellere nel suo

campo e non intendeva piegarsi, per quanto potesse resistere, ai disegni finanziari - industriali della banca milanese.

Ma la resistenza non poteva durare. La banca sferrò allora l'offensiva finale. Il suo disegno era di avere in mano l'azienda, cosa che non sarebbe stato possibile finché rimaneva proprietà privata dei Pattison. Il mezzo per raggiungere il fine era la trasformazione della ditta in società anonima. Così nel gennaio 1904 il Credito Italiano prospettò ai Pattison la possibilità di non anticipare più alcuna somma, neanche per finire i lavori in corso, provocandone in tal modo il fallimento. Una soluzione illogica ed impraticabile che avrebbe danneggiato per primo lo stesso Credito Italiano, esposto per circa 2.900.000 lire, e poi gli altri creditori tra cui il Banco di Napoli, per altre 877.000 lire. Era in realtà un ricatto che servì a piegare i proprietari. Gli ultimi lavori avevano garantito un buon utile, e si sapeva che la Regia Marina, già ben disposta verso la ditta, volendo accrescere la flotta di unità leggere, avrebbe passato nuove e sostanziose commesse che avrebbero assicurato un lungo periodo di prosperità. In fondo il Credito Italiano, oltre a voler rientrare della sua esposizione, mirava proprio ad assicurarsi lauti guadagni dai programmi di rinnovamento della Regia Marina.

Con queste premesse il 19 maggio 1904 fu costituita la "Società Anonima Officine e Cantieri Napoletani", con capitale di £ 1.000.000 interamente versato dal Credito Italiano. Il capitale fu portato a £ 1.800.000 con il rilievo, il 3 settembre, della ditta Pattison e del suo nome, così che la ragione sociale diventò "Officine e Cantieri Napoletani C. & T. T. Pattison". Il capitale della nuova società era in mano al Credito Italiano per un milione, e alla famiglia Pattison per 800.000 lire. Gli amministratori delegati erano due, uno in rappresentanza di ogni gruppo; per la famiglia Pattison fu nominato Giovanni Alfredo, mentre Enrico diventò ispettore delle officine.

Con questo assetto la società attraversò un lungo periodo di prosperità, coronato da lusinghieri successi nel campo delle costruzioni navali: si pensi ai cacciatorpediniere classe "Indomito", sviluppati partendo da una carena tipo "Thornycroft, e replicati su licenza da altri cantieri italiani, e alle torpediniere costiere tipo P.N. («Pattison Napoli»), il primo tipo di torpediniera tutto italiano, nel progetto (carena sviluppata direttamente da Pattison), nel materiale, nell'esecuzione. Dietro queste brillanti realizzazioni c'era la direzione di Giovanni Alfredo, che intanto si preoccupava di trovare anche sbocchi all'estero per la produzione del cantiere navale e dello

stabilimento meccanico. Egli seppe stabilire delle ottime relazioni col governo rumeno, che dovevano sfociare nella commessa di quattro esploratori classe "Vifor", poi requisiti dal governo italiano durante la costruzione, all'inizio della grande guerra. Dalla Romania, dove Giovanni Alfredo Pattison trascorreva lunghi periodi in missioni di lavoro, arrivò pure la commessa per 15 motoscafi veloci per la vigilanza di frontiera, per il Mar Nero, il basso Danubio e il Nistru.

Durante la prima guerra mondiale furono costruite, oltre le torpediniere PN e i quattro esploratori, due barche veloci di nuovo tipo, le «PE», alcuni MAS in legno e cinque rimorchiatori dragamine. Fu svolto inoltre un intenso lavoro di riparazione sia a navi da guerra che mercantili. A coronamento di questi sforzi nel maggio 1918 arrivò per Giovanni Alfredo la nomina a commendatore della Corona d'Italia. Non dobbiamo però pensare che il nostro fosse dedito solo ed esclusivamente all'azienda: egli era anche un appassionato sportivo, nella motonautica e nel canottaggio. Nell'aprile 1919, in qualità di presidente della sezione partenopea del «Reale Rowing Club Italiano», con lo scopo di attrarre sempre nuove leve allo sport del remo, annunciò che avrebbe offerto una coppa challenge da disputarsi ogni anno a Napoli, nello stesso giorno della Coppa Lysistrata, fra allievi vogatori inferiori ai 18



Una veduta del cantiere nel 1925, in occasione del varo del SELLA.

anni. Era nata la Coppa Pattison, ancora oggi disputata.

Ma cosa accadeva nella compagine azionaria della società? Il pacchetto di maggioranza originariamente detenuto dal Credito Italiano cominciò a passare di mano, prima verso le «Officine Meccaniche S.A.», sempre controllate dal Credito Italiano, poi nel 1917 nelle mani dell'ILVA, il gruppo siderurgico romano che faceva capo al finanziere Max Bondi. Con tutti questi passaggi di mano il 44,4% del capitale detenuto dalla famiglia Pattison, divenuto maggioranza relativa, garantiva un certo controllo sulle sorti della società. Tutto

questo funzionò bene fino al 1922 quando accadde l'irreparabile: Enrico Pattison, il quale già aveva mostrato segnali di inaffidabilità, cedette la propria parte del pacchetto azionario alle «Officine Meccaniche e Navali» di Napoli (ex Hawthorn-Guppy), facenti sempre parte del gruppo finanziario rappresentato dal Credito Italiano; L'ILVA di Bondi era infatti crollata e la banca milanese era rientrata in possesso della maggioranza assoluta del capitale. Con l'ultima acquisizione la sua quota nella società superava il 71%. Era evidente che il solo Giovanni Alfredo, messo in minoranza, non avrebbe più potuto tenere le redini dell'azienda. Ma nonostante lo stato di minoranza, egli, con un giusto riconoscimento alla propria dedizione alle sorti della società, nel 1926 fu eletto presidente; tra l'altro aveva appena ottenuto dal governo rumeno la commessa di due cacciatorpediniere. Contemporaneamente fu nominato anche consigliere d'amministrazione dei Cantieri del Quarnaro di Fiume, il cui pacchetto azionario era diviso tra «Officine Meccaniche» di Milano e «Officine Meccaniche e Navali» di Napoli.

Il colpo di coda tuttavia non tardò ad arrivare. La costruzione dei quattro cacciatorpediniere tipo "Sella", se fu un successo tecnico (il *Crispi*, munito di turbine Belluzzo, raggiunse i 40 nodi alle prove), risultò un disastro dal punto di vista finanziario: i continui rincari di materiale e di manodopera, il maggior peso di costruzione dovuto alle modifiche richieste dalla Regia Marina durante la costruzione, provocarono una perdita di tale entità da rendere necessario l'assorbimento di tutte le riserve e la svalutazione del capitale sociale. Nell'aprile 1927 fu così decisa la svalutazione delle azioni a cinque lire ciascuna (contro un valore originario di 250 lire) e il loro raggruppamento in gruppi da 20, così che ogni gruppo rappresentasse una nuova azione da 100 lire. Contemporaneamente fu deliberata l'emissione di 49.640 nuove azioni da 100 lire da offrirsi in opzione ai vecchi azionisti, per un nuovo capitale di cinque milioni di lire. In pratica fu attuato il classico meccanismo della svalutazione e riemissione del capitale sociale, allo scopo di estromettere gli azionisti di minoranza, in questo caso la famiglia Pattison, priva dell'indispensabile – e notevole - liquidità necessaria per queste operazioni. Nella nuova compagine azionaria i Pattison rimanevano con 104 azioni, contro le 49.896 azioni del gruppo Credito Italiano – Officine Meccaniche e Navali. Come ovvia conseguenza del nuovo stato di cose nel gennaio 1928 Giovanni Alfredo Pattison, stimato e apprezzato dai suoi dipendenti, sui quali aveva molto ascendente, fu estromesso dal consiglio di amministrazione; nel giro di due mesi fu deliberata la fusione della società con le «Officine Meccaniche e Navali», ma soprattutto ci fu una coda velenosa alla vicenda: l'assemblea straordinaria del 10 marzo 1928, oltre a ridurre il capitale da cinque milioni a 3.750.000 lire, procedette a una rivalutazione degli impianti e a un abbattimento delle perdite originaria-

mente imputate alla costruzione dei "Sella". E' chiaro che quelle perdite erano state artificialmente gonfiate per estromettere la famiglia Pattison dall'azienda.

La nuova società, risultante dall'assorbimento delle «Officine e Cantieri Napoletani C. & T. T. Pattison» nelle «Officine Meccaniche e Navali», fu chiamata «Officine Meccaniche e Cantieri Navali di Napoli».

L'epilogo della storia imprenditoriale di famiglia procurò molta amarezza in Giovanni Alfredo Pattison: a suo dire non si tenne conto dell'importanza di mantenere il carattere locale della nuova ditta, cioè che essa fosse napoletana, in quanto nelle parole dello stesso *«la Pattison è industria napoletana; ben nota e apprezzata da oltre 60 anni, non solamente a Napoli ma in tutta Italia e ai ministeri. Infatti il nome Pattison è sinonimo di industria navale napoletana. Converrebbe più riunire le due ditte sotto il nome Pattison che qualunque altro. Non sembra felice l'aver tolto ogni nome napoletano dal consiglio delle O.M.N. Con la*



Un simpatico quadretto familiare: Alfredo Pattison con la figlia Nora e la moglie Luisa nel 1912, sulla spiaggia di Positano

sistemazione proposta parrebbe che la Ditta venga a uscire dalla vita della città, e non vi sarebbe contatto con le autorità locali che per mezzo dei direttori tecnici locali, che sono nuovi venuti e senza conoscenze e relazioni».

Quel che stava per accadere però avrebbe superato anche le più nere previsioni. Infatti nel frattempo il governo aveva suggerito e richiesto il concentramento delle aziende cantieristiche napoletane in un unico organismo che ne avrebbe assunto l'esercizio, la S. A. «Officine e Cantieri Partenopei». La nuova società, costituita il 12 giugno 1928, era destinata ad assumere l'esercizio, oltre che del summenzionato raggruppamento, anche degli impianti della S. A. «Bacini e Scali Napoletani», mentre la proprietà dei suoli e delle strutture rimaneva alle vecchie società, che assumevano così il ruolo di patrimoniali. Le «Officine e Cantieri Partenopei», nate da un'imposizione del governo più che da una chiara visione industriale, fin dall'inizio si rivelarono prive di ogni piano industriale e nel giro di quattro anni portarono alla chiusura dell'intero

complesso navalmeccanico napoletano. Sopravvisse solo la «Bacini e Scali Napoletani», forte della concessione per l'esercizio dei bacini di carenaggio. Lo stabilimento meccanico ex Pattison chiuse definitivamente nell'ottobre 1931, mentre il cantiere navale cessò l'attività nel marzo 1932, e l'allestimento delle ultime due navi costruite, i cacciatorpediniere *Folgore* e *Lampo*, proseguì ai Bacini e Scali.

Estromesso dalla gestione dell'impresa che il nonno John Pattison aveva creato oltre sessanta anni prima, Giovanni Alfredo trovò conforto negli affetti familiari, nella brillante vita sociale che conduceva a Napoli (era esponente di spicco della Lega Navale Italiana, del Circolo Italia, del Rotary e di altre associazioni) e nella quiete dell'amata Positano: aveva scoperto questo borgo isolato della costiera amalfitana agli inizi del secolo, e vi si era affezionato, acquistando delle proprietà immobiliari e rilevando la conduzione della Pensione Margherita. La gestione di queste attività a Positano contribuì a tenerlo occupato durante gli anni trenta: fatta eccezione per una piccola partecipazione nella «Società Italiana Miglioramento Armi», costituita a Napoli nel 1930 per sfruttare un brevetto degli ingegneri De Luce e Guerri che avrebbe dovuto migliorare le prestazioni delle bocche da fuoco, poi messa in liquidazione nel 1936, quel periodo fu vissuto ai margini di ogni iniziativa industriale. E a Positano fu di fatto confinata la famiglia Pattison durante gli anni della seconda guerra mondiale; Giovanni Alfredo, di stirpe inglese, era guardato con diffidenza, sebbene la moglie fosse tedesca.

Un simile patrimonio di competenza e di conoscenza non poteva però non essere messo a frutto. L'occasione si presentò finalmente il 6 dicembre 1943, quando il prefetto di Napoli nominò il settantacinquenne Pattison commissario straordinario delle S. A. «Silurificio Italiano» e «Navalmeccanica», entrambe facenti parte del gruppo IRI, la cui sede si trovava nell'Italia occupata. Solo con la liberazione di Roma nel giugno 1944 fu possibile ristabilire qualche contatto con la società madre¹.

Nel giugno 1943 le assemblee delle due società avevano deliberato la fusione per incorporazione del Silurificio Italiano (27 milioni di capitale) nella Navalmeccanica¹ (capitale 96 milioni), allo scopo di realizzare un grande complesso dell'industria navale e meccanica napoletana. Pattison trovò una situazione disastrosa: Il Silurificio aveva avuto gli stabilimenti di Baia, del Fusaro e di San Martino in gran parte sabotati dai tedeschi in ritirata; quel poco che era sopravvissuto era stato requisito dagli inglesi. Nonostante ciò egli riattivò le relazioni con la Regia Marina, ottenne il pagamento di alcuni milioni in conto del forte credito vantato dalla società, ottenne anche alcune commesse, riuscì ad avere dagli inglesi una parte dell'impianto di Baia per potervi eseguire lavori di revisione dei siluri, e dalla stessa Royal Navy ebbe altre commesse. Leggermente meno peggio la situazione alla Na-

valmeccanica: al dicembre 1943 le distruzioni furono quantificate del 10% alle Officine Meccaniche e Fonderie, del 72% ai Bacini e Scali Napoletani, del 90% alle Officine Aeronautiche, dell'85% ai Cantieri di Vigliena (ex cantieri Pattison) e del 47% al cantiere di Castellammare. Nel caso della Navalmeccanica, Pattison riuscì a evitare la requisizione degli impianti, ottenendo di lavorare in modo autonomo per conto degli alleati, sia pure sotto controllo. Nel biennio 1944 – 1945 dopo aver ripristinato gli impianti con spesa di 170 milioni, grazie al finanziamento dell'IRI e del Banco di Napoli, la Navalmeccanica assunse lavori per 1,5 miliardi: furono riparate 1100 navi, militari italiane e alleate, mercantili italiane e straniere, per 2.880.000 tsl; furono immesse in bacino 386 navi per 936.064 tsl.

Passata la fase dell'emergenza venne il momento di sistemare le cose: il 15 febbraio 1945 si tenne un'assemblea degli azionisti (IRI) del Silurificio Italiano, proprio in casa Pattison, a Napoli. La fusione del 1943, che non era stata eseguita date le speciali circostanze sopravvenute, veniva adesso revocata, perché non avrebbe trovato più giustificazione, e si procedette al cambio di denominazione sociale, in «Industria Meccanica Napoletana» (IMENA o IMN), per adattarla alla più ampia forma di attività che si andava prospettando. Con l'occasione Giovanni Alfredo Pattison rassegnò al prefetto le dimissioni da commissario straordinario. Fu ricostituito un consiglio di amministrazione e alla carica di presidente fu eletto l'ing. Cesare Sacerdoti, sostituito tre anni dopo dall'ing. Stefano Brun, in quanto Sacerdoti era impegnato negli Stati Uniti per un'importante missione negli interessi della nazione.

In casa Navalmeccanica le cose furono sistemate in maniera diversa: qui l'ambiente gli era forse più congeniale, e dopo essersi dimesso il 4 dicembre 1945 da commissario straordinario, Pattison ne fu eletto presidente. Una carica a vita, di fatto, che fu il giusto riconoscimento alle enormi e innegabili competenze e alle qualità umane e professionali: una figura straordinaria, che seppe attraversare a cavallo di due secoli le più importanti vicende della cantieristica italiana e internazionale. La sua scomparsa, avvenuta a Napoli il 17 agosto 1954, quando era ancora in carica come presidente della Navalmeccanica, passò quasi sotto silenzio, poco notata al di fuori dell'ambito professionale e aziendale, e forse messa in sordina dalla morte, avvenuta negli stessi giorni, di De Gasperi.

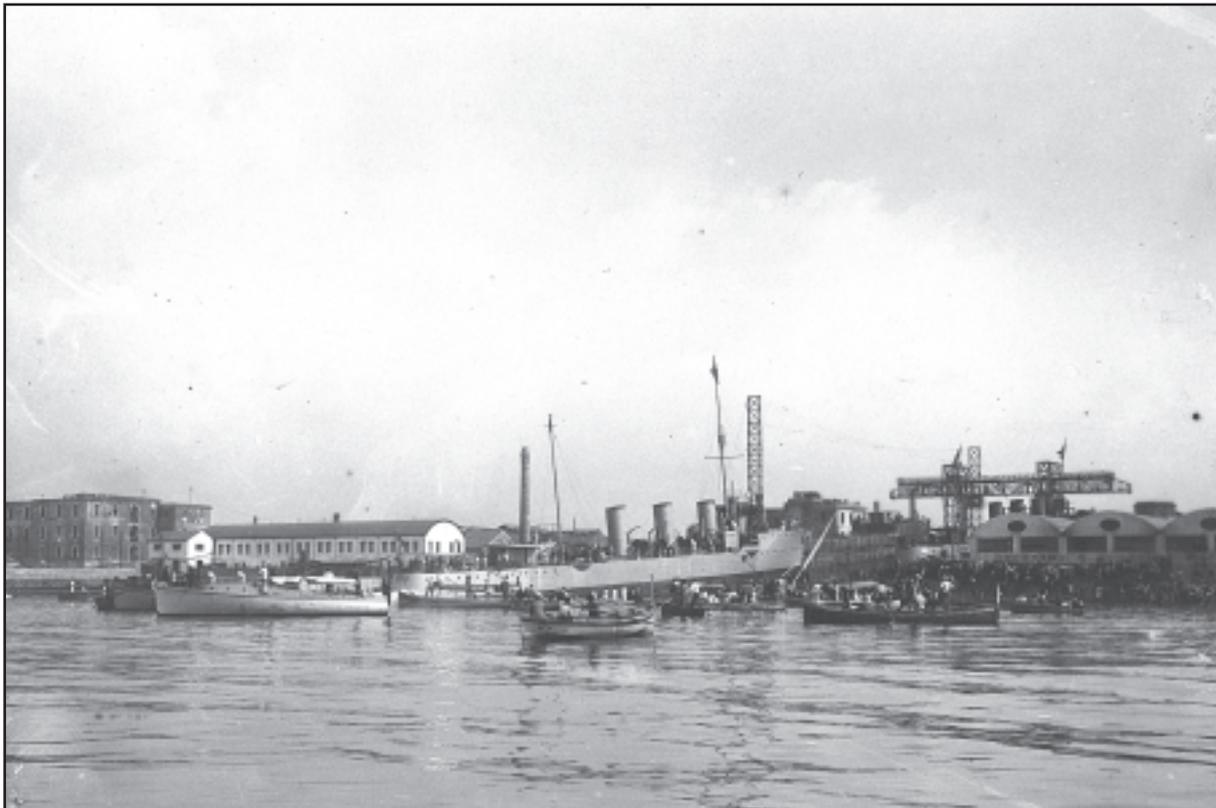
Dopo di lui ai vertici della Navalmeccanica iniziò una stagione di figure di secondo piano, che doveva terminare con la cessione del cantiere di Castellammare all'Italcantieri, nel 1967, e l'assorbimento della stessa Navalmeccanica, ormai una scatola vuota, da parte della Società Esercizio Bacini Napoletani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'autore ringrazia gli eredi per la cortese collaborazione prestata e per aver messo a disposizione il materiale di famiglia.

Note:

- 1) *Riguardo la gestione dell'IRI, tra il giugno 1944 (liberazione di Roma) e l'aprile 1945 (liberazione di Milano) si venne a creare la situazione grottesca di due IRI, uno con sede a Roma e l'altro con sede a Milano, ognuno di essi vantando legittimità e affermando che l'altro si trovasse nell'Italia occupata: per l'IRI Roma, Milano si trovava nell'Italia occupata dai tedeschi, per l'IRI Milano, Roma si trovava nell'Italia occupata dagli angloamericani. ttore inglese di marina Robert Dodd (1748–1815)*
- 2) *Nel marzo 1939 la S. A. «Bacini e Scali Napoletani» aveva proceduto all'assorbimento della S. A. «Officine Meccaniche e Cantieri Navali di Napoli», e al rilievo del cantiere navale di Castellammare di Stabia, modificando la ragione sociale in S. A. «Navalmeccanica».*



Varo Aquila - 1916

BIBLIOGRAFIA:

- *Archivio di Stato di Napoli, Tribunale di Napoli, Contratti di Società, 1904 – 1945.*
- *Archivio di Stato di Napoli, Tribunale di Napoli, Bilanci e altri atti di società, 1904 – 1945.*
- *Archivio di Stato di Napoli, Gabinetto di Prefettura, secondo versamento, cantieri navali.*
- *Gaetano Ambrico, Cenni storici sulle aziende confluite nella Navalmeccanica (1780 – 1930), Milano, 1964.*
- *Biagio Borriello, Vicende degli stabilimenti del gruppo navale - meccanico di Napoli, dattiloscritto, Napoli 1934.*
- *Antonio Confalonieri, Banca e industria in Italia (1894 – 1906), Il Mulino, Bologna 1980.*
- *Luigi De Rosa, Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840 – 1904, Giannini, Napoli 1968.*
- *Officine e Cantieri Napoletani C. & T. T. Pattison, Verbali del consiglio di amministrazione.*



MOTONAUTICA

Si sente la mancanza di una pubblicazione che in maniera organica e completa descriva la storia, le caratteristiche, i costruttori, le vicende ed i campioni delle più famose barche a vela, monotipi e a formula, che hanno animato l'attività agonistica in Italia, per non dire in quella internazionale.

Franco Belloni sotto questo aspetto è quello che ne sa più di tutti e che più di tutti ha scritto. Ecco i brevi ma comunque interessanti dati su una classe che da noi ha avuto poca fortuna e pochi esemplari.



5 METRI CLASSE A FORMULA

di *Franco Belloni*

Nel 1946 il Regio Yacht Club Italiano di Genova studia l'adozione di una nuova classe che possa sostituire le barche delle tradizionali classi metriche, 6 e 8 metri. Sono in predicato due monotipi, il Dragone progettato nel 1929 dal norvegese Johan Anker, lungo 8,94 metri, che sarà classe olimpica dal 1948 al 1972, e l'International One Design (IOD), progettato nel 1935 dal norvegese Bjarne Aas, lungo 10,15 metri, e una classe a formula il 5 metri Serie Internazionale, approvata dall'International Yacht Racing Union nella Conferenza del 1929.

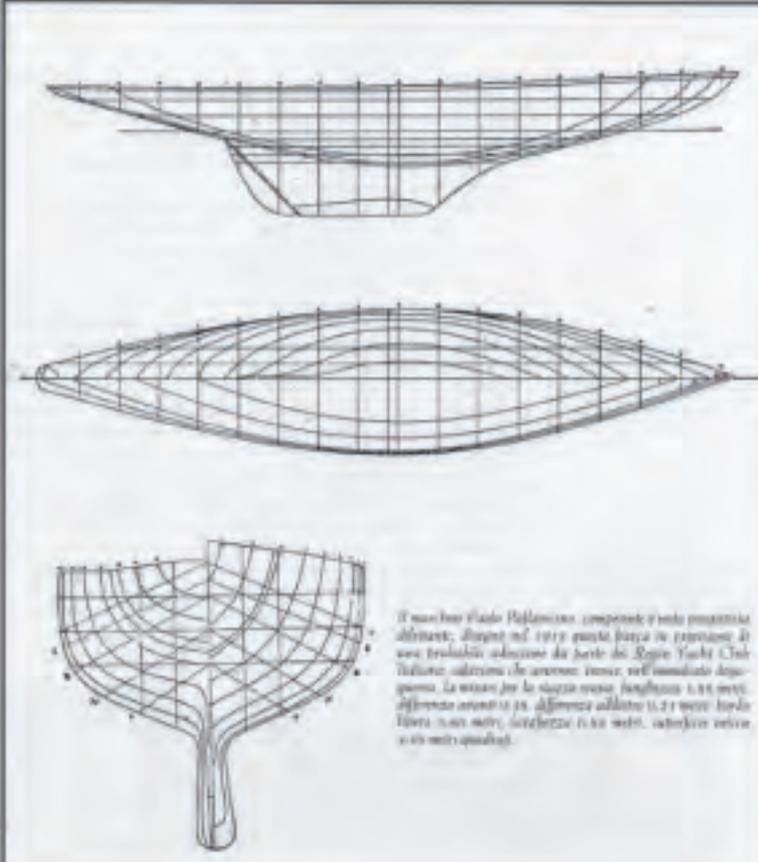
La scelta cade, dopo non poche polemiche - intervengono tra gli altri Paolo Pallavicino, Bruno Bianchi, Artù Chigiato e Pier Luigi Ariotti - sul quindicinale Yachting diretto da Giuseppe Ghibaudi, pubblicato a Genova, sul 5 metri SI, la cui lunghezza fuoritutto è di circa nove metri.

Il Regio Yacht Club Italiano per lanciare la nuova classe, il 26 luglio 1946 "su iniziativa del Consiglio di Direzione allo scopo di introdurre in Italia la Classe internazionale 5 metri, viene indetta una sottoscrizione fra i Soci per la costruzione di 5 metri S.I. da sorteggiare tra i sottoscrittori stessi". La sottoscrizione è accolta con interesse tanto che il 10 luglio 1947 "il primo 5 m S.I. italiano costruito dal Cantiere Beltrami di Genova-Vernazzola su sottoscrizione dei Soci dello Y.C.I. viene sorteggiato a favore del Socio Promotore ing. G.B. Tassara e prende il nome di *Nipa*".



N.V.	Nome	Progettista	Cantiere	Proprietario
I-1	<i>Nipa</i>	Vittorio Beltrami	Cantiere Beltrami	GioBatta Tassara
I-2	<i>Dalgru II</i>	Ugo Franco Costaguta	Cantiere Pane	Pierino Ferrari
I-3	<i>Sa Voix</i>	Vincenzo Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto	Pier Luigi Roccatagliata
I-4	<i>Ciocca</i>	Tore Holm	Cantieri Baglietto	Enrico Massimo Poggi
I-5	<i>Violetta</i>	Vincenzo Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto	Gino Alquati
I-6	<i>Manuela</i>	Vincenzo Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto	Beppe Croce
I-9	<i>Mirandetta</i>	Vincenzo Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto	Andrea ed Enrico Costa
I-10	<i>X</i>	Ugo Franco Costaguta	Cantiere Pane	Tonino Picone e Marcello Pane
I-11	<i>Paq</i>	Ugo Franco Costaguta	Cantieri Costaguta	Paolo Dufour
I-12	<i>Paola</i>			Carlo Pesenti
I-13	<i>Rino</i>	Vincenzo Vittorio Baglietto	Cantieri Baglietto	Giuliano Rubaudò

Le prime regate sono organizzate dal Regio Yacht Club Italiano a Portofino dal 4 all'11 maggio 1947. Si affermavano *Sa Voix* (timoniere Giuseppe Canessa) e *Violetta* (Pietro Baglietto).



Il marchio Paolo Pallavicini rappresenta l'arte marinara italiana; disegnò nel 1913 questa barca in risposta di una tendente soluzione da parte del Royal Yacht Club Italiano, attraverso la carriera tenace, nell'ambito del campionato, la stessa per la stessa classe, lunghezza 5,35 metri, differenza avanti a 28, differenza dietro 1,21 metri, forza linea 5,00 metri, larghezza 1,50 metri, volume interno 0,60 metri cubi.

5 METRI SI

PROGETTISTA: PAOLO PALLAVICINI	LUNGHEZZA ALL'ALLUNGAMENTO:	5,35 M.
ANNO DI PROGETTAZIONE: 1913	PESACCO:	1,80 M.
	DISLOCAMENTO:	1,604 KG
CARATTERISTICA:	SARACINIA VELOCA:	24,90 M.
LUNGHEZZA FUORI TUTTO:	BOZZA:	2,10 M.



CACCIA ALLA BISMARCK

autore **Ludovic Kennedy**

Alle 21.30 del 18 maggio 1941, i neri profili di due grandi navi da guerra scivolano silenziosamente fuori del porto polacco di Gdynia. La *Bismarck* - la più potente corazzata del mondo, l'orgoglio della marina Hitleriana - e l'incrociatore pesante *Prinz Eugen* prendono il mare, agli ordini dall'ammiraglio Lütjens, per raggiungere le acque dell'Atlantico e sferrare un colpo mortale ai convogli che, pur decimati dai siluri degli U-Boote, assicurano alla Gran Bretagna, stretta nella morsa di un assedio implacabile, i rifornimenti indispensabili per sopravvivere e continuare a combattere contro la Germania nazista. Per i tedeschi è di vitale importanza che la *Bismarck* e il *Prinz Eugen* riescano a raggiungere l'atlantico eludendo la sorveglianza britannica ed evitando, in tal modo, di misurarsi in una incerta battaglia contro le unità della Royal Navy. Ma la potente divisione navale non sfugge all'attenzione della vasta rete di informatori che in paesi neutrali e occupati si mantengono in continuo contatto con Londra e presto un messaggio breve, ma gravido di conseguenze, perviene all'ammiraglio britannico: "La *Bismarck* ha preso il mare!". E da Londra la notizia rimbalza fino alla base di Scapa Flow dove si trova l'ammiraglio Tovey, sulle cui spalle grava il difficile compito di intercettare e distruggere le navi di Lütjens per evitare il tremendo pericolo che l'Atlantico diventi un *mare germanicum*. Da questo momento ini-

zia un'epica quale i due correranno aabile astuzia e ranno fino in risorsa. Ma *smark* e il suo il destino ha sentenza le: dopo aver poco più di nuti di mento l'incro-battaglia *Hood* fra le due va incarnato del mondo il vale britannico corazzata è



La Bismarck nel 1940

caccia nella avversari riogni possi-sfrutte-fondo ogni per la *Bi*-equipaggio scritto una inappellabi-affondato in cinque mi-combatti-ciatore da - la nave che guerre ave-agli occhi potere na- - la grande costretta a

fuggire braccata instancabilmente da soverchianti forze nemiche finché, ferita dal siluro di un aereo, affronterà l'ultima battaglia, dove l'unica sorte che l'attende non può che essere la morte. Una morte che avrebbe segnato non solo la fine della *Bismarck*, ma anche l'inizio dell'inesorabile tramonto delle grandi navi da battaglia, ormai incapaci di lottare validamente contro l'assalto dell'arma aerea. Ludovic Kennedy, che partecipò di persona alla caccia alla *Bismarck*, ha ricostruito minuziosamente, consultando tutte le fonti scritte e intervistando numerosi superstiti, la più grande battaglia di superficie combattuta nell'Atlantico durante l'ultimo conflitto. Ne è risultata una narrazione imparziale, incalzante, in "presa diretta", che, pur non trascurando per un solo istante il quadro generale delle operazioni, riesce a farci conoscere quali erano i pensieri dei marinai delle due parti nell'imminenza di scontri mortali, le loro speranze nelle lunghe ore d'attesa mentre scrutavano la deserta distesa del mare, la loro gioia e delusione, la loro collera e pietà. *Caccia alla Bismarck* (nell'originale *The sinking of the Bismarck*, l'affondamento della Bismarck) è quindi un libro che si distacca nettamente dalla solita letteratura bellica: se infatti il suo argomento è la guerra, non per questo gli è estranea la pietà della guerra, e, come fa notare lo stesso Kennedy, "se questo è a vantaggio di qualcosa, è a favore dell'umanità".

Ludovic Kennedy, nato a Edimburgo nel 1919 e morto nel 2009, è stato un giornalista televisivo. Durante la guerra combattè in marina e suo padre, capitano di vascello E.C. Kennedy, morì eroicamente al comando dell'incrociatore ausiliario Rawalpindi. Ha scritto due libri di argomento navale, *Sub-Lieutenant* e *Nelson's Band of Brothers*. Ha realizzato inoltre per la BBC il documentario *Battleship Bismarck*, che ha ottenuto un vivissimo successo di pubblico e critica.

Nell'ambito delle manifestazioni culturali del Centro Studi Tradizioni Nautiche, martedì 16 settembre 2014 presso la Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana al Molosiglio, si svolgerà la conferenza dell'amm. Domenico Carro sul tema "FABRI NAVALES - IL PROGRESSO NELLE COSTRUZIONI NAVALI IN EPOCA ROMANA". L'amm. Carro, velista e brillante ex Ufficiale della nostra Marina, è un profondo conoscitore della storia romana con particolare riguardo a quella della flotta della Roma Imperiale. Autore noto ed apprezzato di numerosi volumi e saggi sulla materia, partecipa a convegni, tiene conferenze ed è creatore e curatore dell'interessante sito www.romaeterna.org dove è possibile approfondire la sua figura professionale e quella di storico.

LEGA NAVALE ITALIANA CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE



**MARTEDÌ 16 SETTEMBRE 2014 ORE 18 PRESSO
LA LEGA NAVALE ITALIANA - MOLOSIGLIO - NAPOLI**

CONFERENZA

dell'amm. DOMENICO CARRO

"FABRI NAVALES"

Il progresso nelle costruzioni navali in epoca romana

NEI LOCALI DELLA SEZIONE LNI - NAPOLI DAL 14 AL 21 SETTEMBRE
SARÀ ESPOSTA LA MOSTRA

"NAVALES TABULAE"

DONO DELL'AMM. CARRO AL CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE