



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: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO V - N° 43

NOTIZIARIO ON-LINE

Marzo 2016

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Piccole navi per un Grande Cantiere | pag. 15 |
| • Ricordi suonati a quattro mani | pag. 2 | • Le Vie del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano | pag. 17 |
| • Tartane e marticane del napoletano | pag. 7 | • Enrico Alberto d'Albertis | pag. 21 |
| • Sulle onde della Storia Romana | pag. 12 | • Libri in Vetrina | pag. 24 |

EDITORIALE

Sono tutti interessanti e meritevoli di trovare immediatamente spazio sul Notiziario i tanti articoli che gli amici lettori fanno giungere in redazione, ma lo spazio disponibile è purtroppo limitato e l'attesa è inevitabile. L'importante è tranquillizzare tutti, assicurando che nessuno sarà trascurato e secondo l'ordine di arrivo pubblicheremo tutto.

In questo numero:

Carlo Rolandi e Pippo Dalla Vecchia sulle origini delle regate a Napoli (1875); ritorna Chiara Zazzaro esperta di archeologia marittima; un significativo ricordo di Enrico d'Albertis pioniere numero uno dello yachting italiano; navigazioni avventurose nel mar Jonio tra '500 e '700 di Peppe Peluso; con Domenico Carro alla scoperta delle navigazioni incredibili dei Romani; Franco Belloni racconta gli inizi dei Cantieri navali Ansaldo.



Dipinto di C. M. Padday in cui è ritratta Sheila, moglie del II Duca di Westminster, sull'8 metri Saskia, bronzo alle Olimpiadi di Londra del 1908.

Hanno collaborato:

Franco Belloni, Domenico Carro, Giuseppe Dalla Vecchia, Maurizio Elvetico,
Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Chiara Zazzaro

Una miscela altamente detonante! Questo è l'effetto che fa quando s'incontrano e cominciano a parlare di Vela e di regate, Carlo Rolandi e Pippo Dalla Vecchia. Entrambi in prima linea, per più di settanta anni a vario titolo, nel mondo della Vela nazionale e mondiale, con conoscenze e contatti diretti con personaggi irripetibili di fine '800 e primi del '900. Il tutto sostenuto da una mente lucidissima e da una memoria da "elefanti". Vi sembra esagerato quello che diciamo? Leggete quello che raccontano per gli amici del "NOTIZIARIO CSTN".

RICORDI SUONATI A QUATTRO MANI **... in Do maggiore**

Diamo a Cesare quel che è di Cesare

di **Carlo Rolandi**

Ieri mi sono recato a Pozzuoli, verso le ore 12,30, per un invito a colazione in casa di un eclettico uomo di mare: prima Atleta, poi Dirigente della Vela partenopea e nazionale, e Presidente per oltre un ventennio di uno dei più famosi Circoli velici napoletani. Avrete capito subito che si tratta di Pippo Dalla Vecchia, mio Amico da sempre, conoscitore di uomini e cose sportive, non soltanto veliche, memoria da elefante con la quale, nonostante la sua età avanzata (ma mai quanto la mia: ben quattro anni ci dividono, a mio sfavore) ricorda ancora con precisione eventi sportivi, uomini che li hanno caratterizzati, nomi delle barche, e così via. Dopo un impareggiabile piatto di spaghetti al pomodoro fresco preparato da Pippo personalmente ed un ottimo polpettone di carne con contorno di carote al burro (Grazia, la consorte di Pippo, sa che mi piacciono molto), accompagnati da un rosso coratino prodotto da Roby Perrone Capano e, per finire, con un nocillo unico al mondo prodotto dal nostro caro Vezio Amati, ci siamo messi a parlare di Vela. I ricordi sono venuti a galla con velocità sorprendente e, parlando di regate e delle Regole che

le governano, ci siamo ricordati di quando, fin nella seconda metà del 1900 vigevano nel mondo il Regolamento Inglese e quello Americano. Fu soltanto la Olimpiade di Napoli, nel 1960, che pose fine a questo "sconcio" unificando i due Regolamenti in uno, unico, che eliminava gli inconvenienti che venivano a crearsi quando gli equipaggi dei due Continenti regatavano insieme. Ma non è finito qui: Pippo ha voluto mostrarmi una copia anastatica del "Regolamento per le corse della Società delle Regate di Napoli" edito nel lontano 1875 a cura della Tipografia Ferrante con laboratorio in Napoli alla Strada San Mattia 64. Sono rimasto esterrefatto: mai avrei pensato che Napoli, prima ancora del più antico Circolo Velico Italiano (il Regio Yacht Club Italiano di Genova), svolgesse un'attività velica tale da richiedere l'impiego di un "Regolamento di Regata". Ho pregato Pippo di dirmi qualcosa di più, e mi piace riportare di seguito quanto mi ha trasmesso.



La Società delle Regate del 1875

di **Pippo Dalla Vecchia**



Nel corso della mia Presidenza del Circolo Savoia ebbi in regalo da un vecchio Socio del Club un piccolo opuscolo stampato nel 1875 dalla Tipografia Ferrante di Napoli. Era il "Regolamento per le corse della Società delle Regate di Napoli" che aveva sede alla Riviera di Chiaia in prossimità di Piazza Vittoria. Il Socio e raffinato bibliofilo, il Notaio Vittorio Folina, lo aveva scavato in una libreria antiquaria fiorentina. Grande fu la mia meraviglia nel constatare che già nel 1875 esisteva a Napoli una Società delle Regate che si era dotata di un Regolamento e questo

molto prima che a Genova venisse fondato lo Yacht Club Italiano da sempre considerato il primo Club velico italiano. Con questo prezioso e raro documento Napoli e la Vela napoletana si potevano vantare di un indiscutibile primato nei confronti dei "Padri" genovesi. Nell'anno 2001 la Federazione Italiana Vela decise di far svolgere a Napoli l'Assemblea annuale delle Società veliche italiane; per di più il Presidente della FIV Sergio Gaibisso volle che l'Assemblea si tenesse per la prima volta in un Club nautico e, con un gesto di amicizia nei miei confronti, scelse proprio il Circolo Savoia da me presieduto.

Tra le tante cose che furono predisposte per ricevere degnamente gli illustri ospiti volli che fosse inserito

nella cartella destinata ai partecipanti anche una copia del Regolamento del 1875.

Con la mia amica Nunzia Massa, titolare di una prestigiosa casa editrice napoletana, avevamo deciso di realizzare quattrocento copia anastatiche di quel Regolamento di Regata.

Nunzia, coinvolta emotivamente da me nell'operazione primogenitura della Vela napoletana, me ne volle fare addirittura un grazioso omaggio e di questo le sono oggi ancora profondamente grato.

La parte, diciamo così, colta dei partecipanti

all'Assemblea gradì con molto interesse ed altrettanta meraviglia il cadeau che il Circolo Savoia aveva loro riservato e si complimentarono con me per l'iniziativa. Altri, per la verità non molti, dimostrarono invece scarso interesse per quel piccolo e grande documento della Storia della Vela non solo napoletana, ma anche italiana.

D'altra parte, grazie a Dio, non siamo tutti uguali. Guai se lo fossimo!

Pozzuoli, 10 Febbraio 2016





ARTICOLO 1.

Il Presidente della Società, ed in mancanza chi lo rappresenta, sarà giudice di quanto avviene nella corsa, designerà il vincitore, e destinerà i premi. Nel caso di dubbio, o di reclami, può il presidente, o chi per esso, se lo crede opportuno, aggiornare la destinazione del premio, e riferirne alla Commissione, la di cui decisione sarà inappellabile.

ARTICOLO 2.

I proprietari di battelli che vorranno prender parte alle regate, dovranno iscriversi alla sede della Società, sito dentro la Villa Nazionale, all'epoca stabilita dal programma. Essi dovranno dichiarare il loro nome e cognome, il nome e la lunghezza del proprio battello, ed i colori della bandiera, che dovrà distinguerlo nella corsa, e munirsi di un certificato che loro sarà rilasciato dal Segretario della Società.

ARTICOLO 3.

Non potranno prender parte alle regate i battelli de' soci morosi.

ARTICOLO 4.

Ogni battello dovrà portare dal principio alla fine della corsa la bandiera dei colori dichiarati nell'atto della iscrizione; e durante la corsa non avranno dritto di stare a bordo che il proprietario ed il solo equipaggio compreso il timoniere.

ARTICOLO 5.

La ciurma del battello vincitore non potrà pretendere dal proprietario del battello al di là della somma di lire dieci per ogni individuo.

ARTICOLO 6.

È proibito cacciare in mare durante la corsa pesi di qualunque genere o parte della zavorra.

ARTICOLO 7.

È permesso nella corsa qualunque forzata di vele; ed è concesso un minuto di vantaggio all'arrivo a' battelli più piccoli per ogni piede di lunghezza di meno per le sole corse a vela.

ARTICOLO 8.

Una corsa non potrà aver luogo trovandosi alla partenza un numero minore di tre battelli.

ARTICOLO 9.

I proprietari di battelli che prenderanno parte alle Regate, dovranno il giorno delle corse recarsi personalmente alla sede della Società per decidere a sorte il posto che dovranno occupare al sito della partenza in ciascuna corsa.

ARTICOLO 10.

Ogni battello che prenderà parte alle corse dovrà trovarsi al sito assegnatogli dal sorteggio un quarto d'ora prima dell'ora stabilita per ciascuna corsa, ed in mancanza non avrà più dritto a correre.

ARTICOLO 11.

Il Presidente o chi per esso, ordinerà in ciascuna corsa i segnali che saranno tre: Il primo un colpo di cannone che indicherà di prender posto al sito di partenza: Il secondo il guidone della società che verrà innalzato cinque minuti prima della partenza all'albero del palco della Società, o sul battello ove trovasi il Presidente. Ed il terzo segnale sarà un secondo colpo di cannone che indicherà la partenza. Sino a quest'ultimo segnale tutte le vele dovranno tenersi imbrogliate ad eccezione della mezzanetta ed il fiocco per quelli che lo volessero.

ARTICOLO 12.

Non è permesso ai battelli a vela di fare uso di remi dopo il segnale di partenza.

ARTICOLO 13.

Per segnale nei punti dove i battelli dovranno manovrare o girare, verranno piazzate delle boe.

ARTICOLO 14.

Se il presidente o chi per esso, crederà necessario abbreviare una corsa il vaporetto si porterà presso il battello che trovasi più innanzi di tutti e tirerà un colpo di cannone fischiando ripetute volte colla macchina allo stesso tempo che alzerà il guidone della Società. In tal caso il vaporetto servirà di boa, ed intorno ad esso gireranno i battelli.

ARTICOLO 15.

Nelle corse a vela sarà piazzato sulla boa d'arrivo un'asta orizzontale, ed il battello che pel primo giungerà a far colla medesima una croce col suo albero di maestro, sarà considerato vincitore.

ARTICOLO 16.

Il battello colle mure a sinistra dovrà sempre lasciare il cammino libero a quello colle mure a dritta, e fra due battelli che hanno le stesse mure quello che va largo dovrà manovrare in modo da restar libero la volta a quello che stringe il vento.

ARTICOLO 17.

Trovandosi due battelli vicino ad una costa imbarcatoio, boa di segnale o altro ostacolo, e quello di sottovento fosse in pericolo di toccarvi, ovvero girando potesse abbordare il battello di sopravvento quest'ultimo in tal caso deve immediatamente girare di bordo lasciando libera la manovra all'altro.

ARTICOLO 18.

Un battello che manovri in modo da costringere un altro battello ad uscire dalla rotta che percorre, non avrà dritto a nessun premio.

ARTICOLO 19.

Un battello che durante le corsa tocca una boa di segnale o altro ostacolo non ha dritto ad alcun premio.

ARTICOLO 20.

Quando due battelli sono per avvicinarsi ad una boa di segnale o altro ostacolo, quello più vicino avrà dritto a passare pel primo, e l'altro deve dargli posto perché manovri liberamente. Violandosi questa regola, ed il battello più vicino all'ostacolo fosse perciò costretto a toccarlo si riterrà l'urto come non avvenuto.

ARTICOLO 21.

Il proprietario di un battello che in corsa abborda con altro, non solo non ha dritto al premio, ma è tenuto a pagare i danni dell'abbordo.

ARTICOLO 22.

Se un battello volesse ritirarsi prima di terminare la corsa, dovrà abbassare la bandiera di distinzione, uscendo di linea, e manovrando in modo da non tagliare la rotta agli altri, e volendo reclamare contro altri battelli dovrà abbassare anche la bandiera nazionale, ed il reclamo sarà deciso dopo esaurita la corsa.

ARTICOLO 23.

Un battello già iscritto per correre, e che per motivi particolari o per contravvenzione al regolamento non potesse più prender parte alla corsa non ha dritto alla restituzione dell'entrata.

ARTICOLO 24.

La divisa della Società sarà una giacca a due petti di panno bleu con gilet e pantalone simili. La giacca avrà doppio ordine di 4 bottoni in metallo dorato colla cifra della Società, e due più piccoli all'estremità di ogni manica. Il gilet avrà una sola riga di bottoni come quelli delle maniche della giacca.

ARTICOLO 25.

I proprietari di barche o Yachts sono pregati di avere a bordo il gioco di bandiere ed il corrispondente Codice Commerciale di segnali, pubblicato per cura del Ministero della Marina, e vendibile in Roma presso Cotta e C. Tipografi del Senato del Regno.

Di questo volumetto fuori commercio SONO STATI impressi D esemplari IN COPIA ANASTATICA

A CURA DI MASSA EDITORE PER CONTO DEL

REALE YACHT CLUB CANOTTIERI SAVOIA

Napoli - Dicembre 2001

BREVI CENNI STORICI SUL REGOLAMENTO DI REGATA (da Wikipedia)

Fino al 1870 non esisteva un corpo di regole comune nello sport della vela. Anche su scala nazionale, ogni yacht-club aveva le proprie regole. In un'epoca di grande popolarità delle sfide tra yacht club diversi divenne sempre più evidente la necessità di una serie di regole comuni. Nonostante i numerosi tentativi di realizzazione di un'unica raccolta di regole, solo nel 1868 il Royal Victoria Yacht Club organizzò lo Yachting Congress, al quale parteciparono 23 delegati provenienti da 14 club e durante il quale fu redatta da un sotto-comitato una raccolta di tutte le norme di tutti gli yacht club. La bozza sviluppata e adottata meno di un anno dopo dalla commissione, tuttavia, incontrò fiera resistenza e fu ampiamente criticata, per poi essere abbandonata.

Numerose altre associazioni nacquero per far fronte al crescente bisogno di regole uniformi, ma le norme proposte furono di volta in volta rifiutate.

Finalmente, nel 1881 fu sviluppato un set di regole valide per le acque britanniche allorché il Royal Thames Yacht Club, il Royal Yacht Squadron (di questi due era all'epoca commodoro il Principe del Galles Albert Edward) e il New Thames Yacht Club entrarono nella

yacht Racing Association.

Tuttavia, queste regole non potevano ancora essere "universali", in quanto sussistevano differenze tra i sistemi di misura inglesi, europei e nordamericani tali che barche di nazioni differenti non potessero gareggiare in maniera equivalente. Per ovviare a questo problema, nel 1906 fu tenuta una conferenza internazionale per stabilire delle unità di misura standard almeno a livello europeo. Esse sono tuttora usate in svariate classi.

Gli intervenuti alla conferenza (provenienti da Austria-Ungheria, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi e Belgio, Italia, Norvegia, Spagna, Svezia, e Svizzera) si unirono nell'International Yacht Racing Union (IYRU) e istituirono una serie di regole di regata partendo da quelle del 1881.

Più tardi, nel 1929, dei delegati della North American Yacht Racing Union parteciparono alla stesura delle regole per evitare che ci fossero differenze tra le regole in uso in Nord America e quelle internazionali e che le une non venissero cambiate senza informare la controparte. Per avere un regolamento veramente universale si dovette aspettare il 1960.



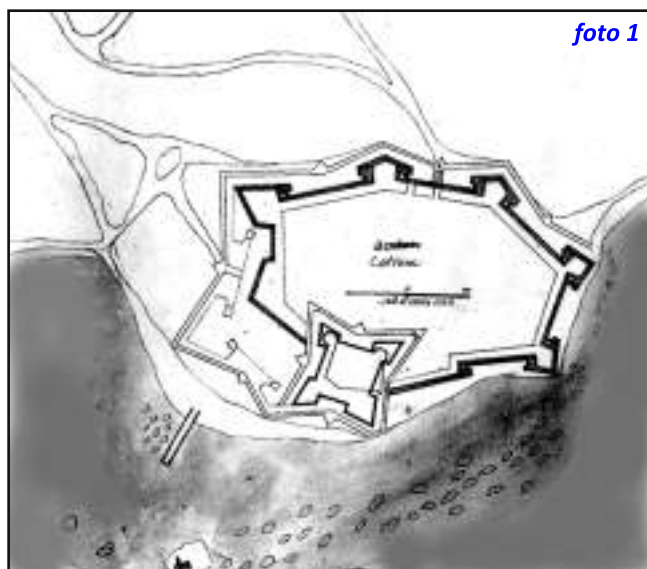
L'infaticabile Giuseppe Peluso con le sue approfondite ricerche ci racconta questa volta, con un viaggio virtuale interessantissimo, delle avventurose navigazioni della mariniera del napoletano tra Cinquecento e Settecento, il tutto negli allora lontani e non facili mari della Calabria Jonica. Le testimonianze, spesso riprese negli archivi notarili di Crotone sono correttamente riportate in corsivo dall'autore.



Tartane e Marticane del napoletano tra naufragi, corsari, pirati e turchi sui “Capi” del crotonese

di *Giuseppe Peluso*

Da una interessante indagine condotta da Andrea Pesavento, su antichi atti notarili riguardanti la città di Crotone, si apprendono preziose notizie relative al traffico marittimo ed alla navigazione in quei mari, dalla fine del cinquecento a tutto il settecento. L'autore ha accertato che tra le imbarcazioni che attraccano a Crotone in quei secoli, inizialmente un molo su una spiaggia protetto da una semplice scogliera [foto 1], poi un vero porto dal 1753, primeggiano quelle con patroni ed equipaggi provenienti dall'area



napoletana. In particolare Napoli, Procida, Piano di Sorrento, Vico Equense, Positano, ecc. che trasportano merci, soprattutto grano, olio, vino, legname, manna, dalle Puglie e dalla Calabria verso l'area napoletana. Tra le navi da trasporto le più numerose sono le tartane [foto 2], grosse barche da carico, con scafo in legno di forma piena ad un solo albero con vela latina ed uno o più fiocchi, con un equipaggio composto da poco meno di dieci marinai e che di solito portano un carico variante da 2000 a 3000 “tomolate” di cereali. Esse nel Seicento e nei primi anni del Settecento rappresentano



un quarto di tutto il naviglio che attracca al porto di Crotone.

Dalla metà del diciottesimo secolo le tartane sono soppiantate o sostituite dalle marticane, piccoli velieri di maggiore portata con tre alberi e con un equipaggio composto da una decina di persone; il patrone, due timonieri, uno scrivano, un nostromo, un pilota ed alcuni marinai.

Proseguendo nella ricerca, e indagando le cause che determinano la perdita delle navi, l'autore ha constatato che nel periodo compreso tra la fine del Cinquecento e la prima metà del Seicento esse sono riconducibili quasi sempre alla forte presenza dei Turcheschi e dei corsari in agguato tra i capi della penisola crotonese, ovvero Capo Colonna, Capo Manna e Capo Rizzuto [foto 3]. Le barche sono assaltate e predate e spesso portate via con il loro carico, compreso l'equipaggio.

Ha poi fatto notare che dalla seconda metà del Seicento la presenza turchesca o barbaresca diminuisce, pur non sparendo, mentre diventa predominante la perdita di navi per naufragio da tempesta o maltempo; specialmente nel periodo compreso tra il 1666 ed il 1730 quando le tempeste rappresentano un rischio co-



stante per la navigazione autunnale ed invernale. Riguardo ai luoghi dove avvengono i naufragi, ben la metà di essi avvengono sulle secche presso il molo e la marina di Crotona, particolarmente esposta ai marosi.

Da questo immenso e inestimabile lavoro ho estratto le notizie relative alle sole imbarcazioni appartenenti alle marinerie del golfo di Napoli e le ho limitate e confinate in tre distinti generi: pirateria, naufragi e curiosità.

A metà maggio dell'anno 1591 la barca di Masullo Saraca di Reggio carica vino a Cirò, in Calabria, per portarlo a Reggio. Fa sosta al molo di Crotona e da qui riparte il 21 maggio assieme alla barca del patrone Fabio Cacciottola di Procida. Anche questa barca ha similmente imbarcato, nelle marine di Crucoli e di Cirò, vino, olio e formaggi per conto di Cornelia Spinnello, contessa di Martorano, e di Virginia Caracciolo, marchesa di Cirò, per portarli a Napoli.

Alle due barche si uniscono anche altre; una barca patronizzata da un altro armatore di Procida che ha caricato olio a Gallipoli; la barca di Gioanne de Franco e la barca di Andrea Basile di Cotrone, che hanno caricato grano a Crotona; infine la barca del raguseo Marino di Gioanne.

Il convoglio il giorno dopo sosta a Le Castella e qui la maggior parte di loro resta ferma perché c'è avviso di pericolo di pirati che incrociano al largo.

Nonostante che il mare sia insicuro, la mattina seguente, le barche di Masullo Saraca e di Fabio Cacciottola riprendono il viaggio. Arrivate nel golfo di Squillace avvistano due vascelli sicuramente di corsari saraceni e, poiché si guasta anche il tempo con "venti di ponente e libici", i due patroni pensano bene di tentare di ritornare alle Castella.

Ma l'improvviso arrivo di una gran tempesta non permette loro di rifare tanta strada e perciò tirano fino a Capo di Manna dove

con le vele squarciate riescono a dar fondo in quelle cale.

Giunge il tramonto e all'improvviso appaiono due vascelli i quali abbordano ed assalgono la barca di Reggio che è completamente depredata di ogni cosa mentre l'equipaggio, per non essere fatto schiavo, riesce ad abbandonarla ed a salvarsi nella vicina torre.

Dell'altra barca, quella di Procida, e del suo equipaggio non si sa più nulla. Alcuni pensano che sia stata predata nella notte, altri che sia affondata ed i marinai annegati, altri che l'equipaggio si sia salvato con la feluca [foto 4] ed altri ancora, con un pizzico di malignità ma con una certa ragione, sospettano che fossero complici degli assalitori in quanto le vele dei corsari erano latine e quindi è pensabile che non "fossero di turchi".

Un fatto è certo; nei giorni seguenti dalle mura della città si vede davanti al Capo delle Colonne una barca "senza vele che pareva dissarmata et dove la menava il

foto 4



vento et la corrente del mare andava" e si giudica che fosse una delle due barche predate e poi lasciate dalle galeotte corsare [foto 5] alle quali poi si erano unite altre quattro galeotte e, preso il largo, non furono più

foto 5



riviste.

Il 23 febbraio 1627 Pietro Storace di Sorrento, patrone del vascello "La Madonna SS.ma della Lobra e Sant'Antonino", costretto a rimanere nel porto di Crotone da Marcello Barracca, arrendatore del legname per la Regia Corte, protesta in quanto vorrebbe andare in un *"porto più sicuro di questo giache in questo porto periculano e solino periculare facilmente li vascelli per non esser porto totalmente sicuro cossi come con effetto si vede che li giorni passati vi sono periculati molti et naufragati et in particolare il vascello di patrone Lazaro Caulino che voito naufrago dentro listesso porto giache esso patrone protestante vi si è redotto per forza eligendo minor male che stare in una spiaggia e non perche fosse porto sicuro"*.

Il 14 novembre 1669 la tartana "Santa Maria di Porto Salvo e L'anime del Purgatorio" del patrone Domenico Talamo di Positano, partita da Roccella per Gallipoli per imbarcare olio, a causa di una tempesta con vento di greco e tramontana finisce sugli scogli di Capo Rizzuto. Infatti la tempesta *"trasportò detta tartana nelli scogli di detto capo et ivi si sfece"*.

Pochi giorni dopo il 18 dicembre il patrone Andrea di Scielto della città di Castellammare di Stabia, patrone della tartana "Santa Maria a Pullano" protesta per il pericolo che *"la sua tartana si perdesse in questa fossa mentre non stanno vascelli sicuri per esser la fossa socto posta à borrasche, che in tempo d'inverno se ne son perse più et più"*.

Il 21 gennaio 1694, per il maltempo, naufragano al porto di Crotone numerose tartane tra le quali la "Madonna della Pietà, S. Antonio e S. Nicola" del patrone Nicola Talamo di Positano e la "La Madonna della Visitazione e L'Anime del Purgatorio" del patrone Gio. Cilone di Castellammare di Stabia.

Nell'agosto del 1698, a Capo delle Colonne, due caravelle ed una tartana turchesche assaltano la tartana "S. Giuseppe e L'Anime del Purgatorio" del patrone Honofrio Cota del Piano di Sorrento. La tartana si rifugia sotto la torre di Scifo, dove i marinai trovano riparo dopo aver abbandonato la tartana che è portata via dai turchi.

Il giorno di Natale del 1698 Cusello Pagano di Castellammare, ancorato al porto con la sua tartana, dichiara che, partito a novembre da Messina per Taranto per imbarcare del grano da portare a Napoli, causa la presenza di una caravella turchesca ha dovuto riparare nel porto di Crotone. Qui resta un giorno, senza tuttavia *"pigliar prattica"*, per non pagare la tassa di attracco. Sparsasi la voce che vende baccalà numerosi cittadini vanno al molo invitandolo a prendere la *"prattica"*, in modo da poter comprare.

Il 5 gennaio del 1717 i patroni Malchiorre di Laura del Piano di Sorrento e Tommaso Castagnola di Lavagna ed alcuni marinai dichiarano che quella notte *"essendosi mosso il vento nelle tramontane e maestri forzato in*



maniera che fece rivoltura di mare aprò le la levultura del mare sud o che fece andare sopra li secchi di detto porto la tartana di patron Giovanne Cafiero".

Il 15 aprile 1719 naufraga sulle secche del porto il pinco [foto 6] francese "Nostra Signora dell'Assunta" del patrone francese Gio. Battista Morando di Marsiglia. Il pinco ha imbarcato mercanzie *"nelle parti di levante ed era diretto a Genova. Il naufragio avviene a causa che erano state tagliate le gumene seu capi con cui stavano legate l'angore"* dai marinai del vicino pinco del patrone Leonardo Martino del Piano di Sorrento, perché a causa della tempesta le due imbarcazioni battevano tra loro. Senza più ancoraggio il pinco francese *"diede di chiatto nelle secche del porto in maniera che si è sfondato e rotto di sotto"*.

Il 4 Dicembre 1719 per una burrasca naufraga, sulle secche del porto di Crotone, la tartana "Sant'Antonio di Padua" del patrone Gabriele Cafiero di Piano di Sorrento. La barca era diretta a Gallipoli e a Taranto per imbarcare grano ed olio.

Il 15 ottobre 1722 il patrone Nicola Amodeo, presente con la sua tartana nel porto di Crotone, ed i suoi marinai Giuseppe Marrengano e Francesco Caputo, tutti di Conca della costa di Amalfi, si recano nel castello e su richiesta ed in presenza del castellano D. Giovanni Ramirez y Arellano, del governatore della città di Crotone e della terra di Papanice D. Narciso Andrade Ramirez y Arellano e del sindaco dei nobili Fabritio Lucifero, dichiarano che il giorno precedente, per trovar riparo da una burrasca di greco e levante, era arrivata al porto la tartana francese San Giuseppe del patrone Giovanni Turni di Marsiglia *"carica di legname, acciari ed altro"*. Minacciata *"che si allontanasse, et andasse via, altrimenti l'haverebbero discacciata col cannone"*, la tartana francese tentò di far vela ed uscire dal porto ma poi desistette. Il patrone ed i marinai di Conca *"prattici, ed esperti in questo porto di Cotrone, molto ben sanno che con detta traversia, e borasca da Greco e Levante, non si puole uscire da questo porto, senza l'evidente pericolo del naufragio"*.

Il 9 gennaio 1725 la nave del capitano Ignazio di Lauro di Sorrento, partita da Napoli il 7 dicembre 1724 giunge a Crotone dopo un viaggio caratterizzato dal *"molto travaglio sofferto di venti contrari e mari tempestosi"*. Dal 12 al 16 gennaio imbarca grano per conto del

foto 7



mercante napoletano Barretta ma il 23 gennaio è ancora ferma al porto infatti *“per li tempi che sono stati come presentemente sono tempestosi di greco e levante e scirocco e levante con acque continue di cielo non può partire ma l’hanno fatto correre pericolo di perdersi, non ostante di esser armeggiata la nave con sette capi di mare, cinque d’essi con li cinque ancori che tiene, e due legati sopra la cappella sistente in detto porto fra le quali due capi vi era la gumena detta speranza di cantara quattordici e mezzo dove vi legati 14 ergiture per impedirlo qualche danno non però li detti tempi tempestosi sono stati tanti e tali che non ostantino detti ripari li han fatto molto danno in più luoghi come evidentemente apparisce et altri piccoli danni a tutte l’altre gumine et accortosi esso capitano del detto danno per riparare vi ha fatto stendere sopra detta cappella la seconda dove presentemente sta stesa”*.

Nei primi giorni di gennaio dell’anno 1729 naufraga, per il maltempo al porto di Crotone, la tartana del patrone Marco de Feo di Vico Equense.

La sera del 2 gennaio 1732 la tartana "San Giovanni Battista" del patrone napoletano Antonio Sposino, abitante però in Malta, che trasporta tabacco, legname, olive, grano, orzo ecc., per la gran forza del vento di scirocco e levante che faceva tempesta viene abbandonata dall’equipaggio. Lascia l’ormeggio ed è spinta sulle secche tra Capo Rizzuto e Le Castella dove va ad arenarsi.

Nell’aprile del 1734 la tartana "La Madonna del Lauro e L’Anime del Purgatorio" del patrone Giacomo di Lauro del Piano di Sorrento, con i marinai Gabriele di Martino, Giacchino di Trapani, Cristofaro Rosso del Piano di Sorrento, Domenico Crace ed Angelo Domenico de Lilla di Trani, naufraga per il maltempo sulle secche della marina di Crotone presso il Convento degli Osservanti.

Il 14 gennaio 1738 per il maltempo naufragano nelle acque crotonesi due tartane, una procidese e l’altra genovese.

La notte del 12 luglio 1740 i Turcheschi sbarcano da due galeotte a Capo Bianco. Fanno schiave due persone

ed avanzano fin quasi alle mura di Isola, ma devono fuggire perchè i cavallari hanno dato l’allarme. Ripreso il mare, il giorno dopo catturano sopra Capo Ricciuto una marsiliana ragusea e sopra Le Castelle il pinco "La Madonna del Rosario e S. Michele Arcangelo" del napoletano G. Massa, i cui marinai si mettono in salvo col barcone.

La mattina del 2 aprile 1744, due ore prima di spuntare il sole, naufraga la tartana "La Madonna della Grazia e L’Anime del Purgatorio" del patrone Marco Capiello, con i timonieri Antonio Capiello, Andrea Miniero e Antonio Iaccarino, tutti del Piano di Sorrento, noleggiata in Napoli dal mercante Marco Torre, che ha imbarcato olio a Brindisi e Gallipoli per Livorno, Genova, Marsiglia. All’alba, assieme a due navi veneziane ed al pinco carico d’olio del patrone Agostino Paturzo, arriva a Capo delle Colonne. A causa della nebbia

e del maltempo il pinco ed la nave veneziana "La Beata Vergine del Rosario e L’Anime del Purgatorio" del capitano Antonio Marchettich si infrangono sugli scogli mentre la tartana di Piano di Sorrento si arena e subisce danni. Il seguente 23 aprile così raccontano l’avventura i marinai sorrentini: *“assieme con due altre navi veneziane ed un pinco del patrone Agostino Paturzo, che detto pinco, ed una di dette due navi ivi si scassarno, perché eravi aria di borasca, nebbia e maltempo, non vedendosi troppo buono andò la detta tartana in detto Capo delle Colonne all’arena”*. Dopo molti sforzi i marinai riuscirono a tirare la tartana nell’acqua ma a causa *“dal battere che fece in detta arena e scogli la tartana fa acqua”*.

Il 18 febbraio 1746 a causa di un temporale di scirocco e levante la marticana **[foto 7]** "Il SS.mo Sacramento e Santa Femia" del patrone Berardino di Rose di Gaeta naufraga nelle secche del porto di Crotone. Il 21 febbraio successivo il capitano Domenico di Massa, il patrone Antonino Cafiero ed il patrone Gasparo Caccace, tutti e tre del Piano di Sorrento e presenti con i loro bastimenti nel porto di Crotone, attestano, dopo aver attentamente osservato la marticana naufragata, che non si può *“ne ricuperare ne accomodare o salvare per essersi rotta di sotto”*.

Il giorno 11 marzo 1748 i marinai della marticana "La Madonna della Pietà e San Vincenzo Ferrerio" del patrone Domenico Bianco di Procida, partita da Procida per Gallipoli per imbarcare olio per conto di alcuni mercanti napoletani, dichiarano d’essere giunti di notte ad un miglio dal porto di Crotone, presso il lazzaretto della chiesa del Carmine, unitamente ad una tartana che si era dimostrata amica. All’improvviso *“li scridarono colla tromba maritima, che avessero amajnato le vele scaricandoli nell’istesso tempo più colpi d’archibugiati e cannonati”*. Mentre i marinai sono costretti ad abbandonare la nave con un battello, la tartana corsara (barbaresca o sorrentina) porta via la marticana procidana.

Il 2 febbraio 1751 naufraga, a causa di una tempesta, sugli scogli presso Le Castella la nave "SS. Concezione e S. Aniello" carica fave, ceci e lenticchie caricate a Taranto, forniti dal negoziante di Taranto Giangiacomo Filippo Pagliano per conto del mercante napoletano Gennaro Antonio Brancaccio.

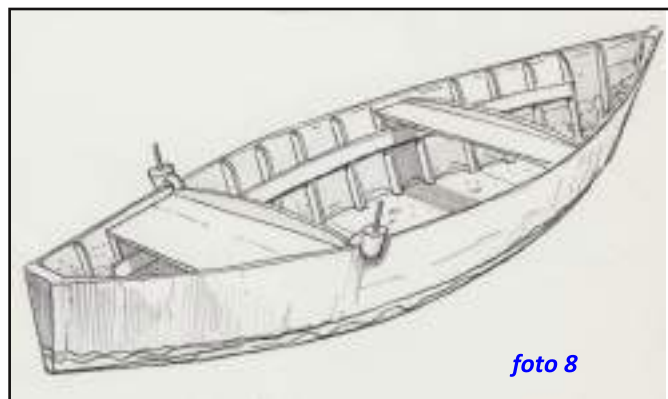
Ha 16 marinai di equipaggio, tra i quali i patroni e capitani Vincenzo e Gasparo Romano del Piano di Sorrento, i timonieri Andrea Masturso, Antonino Balsamo e Aniello Gargiulo, ed i marinai Domenico Esposito, Francesco Maresca e Paulo Auriemma,

La nave partita da Taranto, era diretta a Livorno e Genova ma sorpresa da un *"fortunale di scirocco e levante, con forza di vele, e colla proda a greco, e borasche di acqua, e vento e neglie e mare grossissimo"* cerca di ripararsi nel porto di Le Castella. Non potendovi entrare a causa della forza del vento e del mare *"diede fondo sotto delle secche"* ma rotte le ancore la nave *"andò traversa dentro li scogli di terra, dove per il gran mare battendola sopra detti scogli si fece tutta pezzi a pezzi"*.

Il 4 gennaio 1753 la tartana "La Madonna del Rosario e S. Vincenzo Ferrerio", del patrone Paladino Cafiero del Piano di Sorrento, carica di fusti d'olio naufraga a causa di una tempesta nella marina di Le Castella.

Il 22 gennaio 1753 naufraga al porto di Crotone a causa di una tempesta il pinco "L'Immacolata Concezione e L'Anime del Purgatorio" del patrone Antonio Cacace di Piano di Sorrento. Il pinco è carico di grano, imbarcato a Crotone per Napoli.

Il 24 ottobre 1758 la tartana del patrone Martino Cafiero del q.m Bartolomeo del Piano di Sorrento imbarca



grano in Ancona per Genova.

Giunta a Capo delle Colonne, vicino a Crotone *"diede ad un scoglio sotto l'acque tra il Capo delle Colonne e questa città di Crotone, fece la rottura nella carena, per la quale rottura fece quantità d'acqua, che fu costretto portarsi in questo porto"*.

Il 13 settembre 1759 la marticana di P. Scotto, per ordine della Regia Corte, carica grano a Sciacca per portarlo a Brindisi. Giunta nel golfo di Taranto è sorpresa da un temporale con forti venti che porta via *"lo sperone di prora con tutto il bollaccone"* e straccia la vela maestra. Imbarcando acqua riesce il giorno dopo a rifugiarsi nel porto di Crotone.

Il 3 novembre 1759 la marticana di C. Montefusco, noleggiata dalla Regia Corte, parte da Procida per imbarcare grano a Sciacca e portarlo a Barletta e Trani. Mentre si carica arriva il maltempo che costringe la nave a riparare a Marsala. Otto giorni dopo la marticana ritorna per completare il carico ma un improvviso temporale con mare tempestoso la costringe a due giorni di *"penoso navigare"*. Il 6 gennaio 1760 finalmente attracca a Crotone dove a causa del maltempo resta ferma fino al giorno 15.

I giorni 13 e 14 agosto 1760 la marticana di V. Scuotto di Procida, che ha imbarcato grano in Abruzzo per Napoli, è sorpresa dal maltempo al largo di Corigliano. Perso l'albero di maestra, a causa dei forti venti, ed imbarcando acqua riesce il giorno 16 a rifugiarsi a Crotone.

Il giorno 6 novembre 1762 la marticana di M. Scuotto di Procida, è diretta a Gallipoli per completare il carico dopo aver caricato olio alla marina di Rossano. Ma causa una tempesta perde la vela di maestra ed il trinchetto di mezzovento. Invertita la rotta e alquanto malconcia la nave il giorno dopo riesce a riparare a Crotone.

Ai primi di marzo dell'anno 1763 i patroni delle tartane che hanno trasportato pozzolana da Pozzuoli a Crotone, per la costruzione di quel porto, protestano perché l'ingegnere Tirone ed il capomastro Mazza non riconoscono la quantità certificata del carico.

Il 20 novembre 1766 la marticana "La Madonna della Pietà e L'Anime del Purgatorio" del patrone Giuseppe Spinelli di Procida, partita da Gallipoli il 13 ottobre e carica di avena per Napoli, è sorpresa da una tempesta furiosa nel mare di Cutro. Si rompe e sprofonda; i marinai si salvano con il battello.

Il 16 settembre 1778 la tartana "San Michele Arcangelo" del patrone Filippo Capiello di Sorrento, partita da Napoli per imbarcare grano in Fortore, al largo di Capo Colonna è inseguita da uno sciabecco e da una galeotta barbareschi. Durante la notte i marinai con uno schiffo, piccola imbarcazione di servizio, a remi, dal tedesco Schiff poi inglese Skiff [foto 8], abbandonano la tartana, che è portata via dai corsari, e prendono terra nella marina di Crotone,

Il 20 dicembre 1778 la marticana "San Carlo" del patrone Francesco Lubrano di Procida, con tre alberi e 9 marinai di equipaggio, parte da Messina per imbarcare grano a Bisceglie e portarlo a Catanzaro. Dopo aver subito numerose tempeste il 30 gennaio 1779 è spinta e naufraga sulla spiaggia di Catanzaro.

Con quest'ultimo episodio terminano queste piccole cronache che testimoniano la capacità e l'ardire di tutta la marineria del Golfo di Napoli.

Pertanto è doveroso ringraziare Andrea Pesavento per le sue ricerche riportate nell' "Archivio Storico Crotone" e Corrado Cherini che gentilmente ha autorizzato l'utilizzo dei disegni del Padre, l'indimenticato Aldo Cherini.

“Nulla di nuovo sotto il sole” o per meglio dire, dato che parliamo di antichi romani, “nihil sub sole novum”.

Questo è il primo pensiero che viene in mente nel leggere la sesta “passeggiata” che Domenico Carro ci conduce a fare sulle “Onde della storia Romana”. Infatti, si riscoprirà che più di duemila anni fa le navi romane, alla ricerca di nuovi “mercati” e nuovi affari commerciali, si sono spinte fino alle più lontane isole del Nord Europa compiendo navigazioni davvero impensabili per quei tempi.



SULLE ONDE DELLA STORIA ROMANA

Ma dove vanno i marinai?

di **Domenico Carro**
(sesto articolo)

C'era poco da meravigliarsi, nell'antichità classica, se il comandante di una nave in procinto di lasciare il porto rispondeva evasivamente a chi gli domandava la destinazione della sua navigazione. In effetti, quelle non erano domande da farsi, soprattutto se nessuno si era preso la briga di pubblicizzare la meta del viaggio, come si faceva normalmente per incoraggiare l'imbarco di passeggeri e merci prima di salpare. Allora, se la partenza avveniva nel più totale silenzio, i casi erano due: o la nave era stata già precettata per il trasporto esclusivo di certe persone o di un determinato carico, senza alcuna possibilità di ulteriori imbarchi (per motivi di capienza, di urgenza o di riservatezza), oppure la rotta prestabilita andava tenuta rigorosamente segreta.

Quest'ultimo caso non era affatto infrequente, poiché i guadagni del commercio marittimo erano tanto maggiori quanto minore era la concorrenza nei più

vantaggiosi punti di imbarco del carico. L'ideale, per qualsiasi comandante, era di trovare un ancoraggio sconosciuto ov'erano presenti delle favorevoli condizioni di acquisto di merci di buona qualità, e di poter continuare a sfruttare da solo tale canale privilegiato quanto più a lungo possibile, prima che altri ne seguissero l'esempio, privandolo del monopolio e riducendogli conseguentemente i profitti. In tali situazioni, si comprende bene quanto fosse necessario il riserbo e quanto dovesse essere tassativa la consegna del silenzio per tutti i membri dell'equipaggio.

Giunti sui mari dopo molte altre popolazioni marinare – ad iniziare dai celebratissimi Fenici, Etruschi e Greci – i Romani furono particolarmente attivi nel ricercare nuove opportunità per il loro commercio marittimo, non solo nel Mediterraneo, i cui porti erano per lo più conosciuti da parte di tutti i naviganti esperti, ma estendendo sempre più le proprie rotte anche nelle acque oceaniche.

Tale estensione, talvolta incentivata dalle esigenze militari di controllo navale delle coste di una regione, altre dalla pura ricerca di nuove aree ove reperire i prodotti d'interesse, era iniziata nell'Oceano Atlantico in seguito alle operazioni condotte dai Romani nelle ultime due decadi del II sec. a.C. per sedare le ribellioni verificatesi nella penisola iberica. In quel contesto, il propretore Quinto Servilio Cepione aveva ripristinato la calma in Lusitania avvalendosi del concorso di una flotta romana dislocata nelle acque fra il porto di Cadice e la costa più a nord, al di là del profondo estuario del fiume *Beti* (l'odierno Guadalquivir). L'attività navale svolta dai Romani in quell'area, anche in ore notturne, aveva indotto il propretore a far costruire all'imboccatura del predetto estuario il grande faro ricordato dal geografo Strabone come la *Torre di Cepione*.

Le operazioni contro Lusitani ripresero circa un decennio dopo, venendo affidate al comando di un



*Navi romane in navigazione a vela davanti al faro di Portus, il porto imperiale di Roma
(mosaico di Ostia antica)*

proconsole. Uno di essi, Publio Licinio Crasso (il padre di Marco, che diverrà famoso per il proprio accordo triumvirale con Cesare e Pompeo), condusse una spedizione vittoriosa utilizzando anche delle navi nelle acque oceaniche ben al di là di Cadice, lungo l'intera costa occidentale della penisola iberica fino alla Galizia. Egli giunse infatti nel cosiddetto *Porto degli Artabri*, cioè all'ampia insenatura dell'odierno golfo di La Coruña, laddove gli stessi Romani edificarono successivamente l'imponente faro tuttora esistente, localmente chiamato *Torre de Hércules*.

Nella sua permanenza a Cadice, il proconsole romano aveva appreso che "di fronte" al *Porto degli Artabri* vi erano le *Isole Cassiteridi* (ovvero l'attuale arcipelago delle isole Sorlinghe – *Scilly* in inglese –, a sudovest della Cornovaglia), ricche di stagno e piombo. Si sapeva, inoltre, che solo i Fenici (quelli insediati nella stessa città di Cadice) mantenevano degli scambi commerciali con gli abitanti di quelle isole, poiché continuavano a mantenere segreta la rotta per raggiungerle. Risultava anche che, quando i Romani avevano provato a seguire da vicino una nave fenicia diretta alle *Cassiteridi*, il comandante di quel cargo si era diretto deliberatamente verso le secche, portando a sfasciarsi sia la propria nave sia quella degli inseguitori romani. Salvatosi a nuoto, egli era stato adeguatamente rimborsato dai connazionali per tutte le perdite subite.

I Romani, tuttavia, provando e riprovando riuscirono comunque ad individuare la rotta giusta ed a raggiungere quelle isole. Vi sbarcò anche lo stesso Publio Licinio Crasso, che, avendo potuto così verificare di persona l'indole pacifica della popolazione locale e la facilità di estrazione dei metalli, data la scarsa profondità delle miniere, decise di fornire tutte le informazioni necessarie a chiunque volesse sfruttare commercialmente quella rotta. Egli privò così i Fenici del monopolio ch'essi avevano difeso tanto strenuamente.

Questo aneddoto, riferito da Strabone, contribuisce anche a sfatare la diffusissima ma errata opinione che attribuisce agli antichi naviganti la sola capacità di



Faro romano dell'antica Brigantium (odierna Corogna o La Coruña), costruito nelle prime decadi del II sec. d.C., è attualmente incluso tra i patrimoni dell'umanità dell'UNESCO.

effettuare delle navigazioni costiere, senza mai perdere di vista la terraferma. Per quanto strano ci possa sembrare, nell'antichità vi era il convincimento che la punta nord-ovest della Spagna fosse davvero "di fronte" alle *Cassiteridi* e nella posizione migliore per raggiungerle con rotta diretta. È per tale motivo che Strabone incluse queste isole nel suo libro III, sulla Spagna, anziché parlarne nel libro IV, ove descrisse la Gran Bretagna, l'Irlanda e l'isola di Tule. La rotta segreta dei Fenici, poi percorsa anche dai Romani da Publio Licinio Crasso in poi, consisteva quindi certamente in una navigazione oceanica di oltre 400 miglia nautiche, ampiamente al di fuori della vista di qualsiasi costa.

Nell'estendere le proprie rotte sull'Oceano Atlantico i Romani non si accontentarono dell'esempio dei Fenici, ma moltiplicarono i propri tentativi con spiccato spirito d'iniziativa ed anche con una certa spregiudicatezza, com'ebbe a lamentare Cicerone sostenendo che, alla sua epoca, non vi era più alcun luogo sull'Oceano tanto remoto da non essere già soggetto all'invadenza romana.

In realtà vi erano ancora delle acque da esplorare, spingendosi più a Settentrione. È quanto venne poi fatto in epoca alto-imperiale. Iniziò Augusto, inviando una propria flotta al comando di Tiberio per effettuare una crociera nel mare del Nord, partendo dalla foce del Reno, costeggiando la sponda germanica finì alla foce dell'Elba, risalendo quindi lungo la costa del *Chersoneso Cimbrico* (penisola dello Jutland) e superando infine il capo



Isole Cassiteridi (odierne Sorlinghe o Scilly): veduta aerea parziale dell'arcipelago, costituito da 140 isolotti ed isole, di cui solo sei abitate.



Gneo Giulio Agricola: statua eretta dagli Inglesi nel 1894 davanti alle terme romane di Bath (Aquae Sulis)

Skagen, a nord dell'odierna Danimarca, in direzione del Baltico (il *mare Suebico* degli antichi).

Un decennio dopo, nel corso delle numerose navigazioni compiute dalle flotte di Germanico nelle acque del mare del Nord, i Romani ebbero occasione di apprendere che dell'ambra di ottima qualità veniva prodotta nelle isole Frisone. Essi chiamarono pertanto *Glesaria* una di queste isole, poiché *gleso* era il nome usato dai Germani per indicare l'ambra. Per procurarsi questa preziosa resina fossile, molto apprezzata per gli oggetti di lusso, le navi mercantili iniziarono

dunque a frequentare quelle isole e continuarono per diversi decenni, fino a quando la ricerca di più lucrose opportunità di commercio spinse gli armatori romani a far addentrare le proprie navi nel mar Baltico. In tale bacino i Romani stabilirono delle relazioni commerciali con i *Suioni* (abitanti dell'odierna Svezia) e con le più primitive tribù degli *Estii* (stanziati sulla costa orientale, sede delle odierne Repubbliche Baltiche), scoprendo

che questi ultimi vendevano l'ambra ad un prezzo molto inferiore, non comprendendone ancora il valore. I Romani del primo secolo d.C. erano dunque consapevoli delle buone conoscenze geografiche ch'essi avevano acquisito navigando nelle acque del nord Europa, tanto da indurre Seneca a beffarsi dei racconti approssimativi scritti da certi antichi navigatori greci che potevano "*raccontare impunemente fandonie*" confidando nell'ignoranza dei loro lettori, mentre alla sua epoca le navi mercantili commerciavano abitualmente lungo l'intera costa dell'Oceano Atlantico.

Un'ulteriore estensione delle esplorazioni navali romane verso nord avvenne durante il principato di Domiziano, quando il governatore della Britannia, Gneo Giulio Agricola, ordinò alla propria flotta di compiere la circumnavigazione della sua provincia, per avere la conferma che si trovasse su di un'isola. La flotta romana non si limitò ad aggirare la Britannia e la Caledonia (odierna Scozia) in senso antiorario, ma proseguì per un buon tratto la propria navigazione verso nord, prendendo possesso delle isole Orcadi e giungendo fino ad avvistare l'isola di Tule. Di quest'isola misteriosa, mai scorta dai precedenti navigatori del mondo classico (il greco Pitea di Marsiglia ne aveva solo riferito notizie apprese in Britannia), solo i Romani acquisirono una conoscenza diretta, stabilendo con essa – in epoca successiva – anche dei collegamenti navali. Dalla testimonianza dello storico Procopio di Cesarea, che parlò personalmente con alcuni che tornavano da lì, tutto lascia pensare che quell'enorme isola, dieci volte più grande della Britannia, posta a cavallo del Circolo Polare Artico, scarsamente coltivabile ma dotata di qualche zona abitata, coincida con la Groenlandia.



Grossa nave da carico romana, dotata di tre alberi - dolone, maestra e artimone - tutti armati con vele quadre (mosaico di Ostia antica).

ANSALDO è un nome grosso nella storia industriale italiana, un gigante dell'imprenditoria nazionale che dalla metà dell'800 ha dato lustro e lavoro all'Italia conquistando fama mondiale spaziando dalla cantieristica navale alle costruzioni ferroviarie, dagli aerei alle automobili. Franco Belloni ci racconta delle prime imbarcazioni del Cantiere G. Ansaldo dai cui scali scenderà in mare, tra l'altro nel 1931, il mitico transatlantico REX



PICCOLE NAVI PER UN GRANDE CANTIERE

di **Franco Belloni**



La Società Ansaldo, costituita il 1° gennaio 1853, inizia le costruzioni navali nel cantiere di Sampierdarena (Genova), sorto nel 1873 accanto allo Stabilimento Meccanico, con

due imbarcazioni da diporto a vapore. I proprietari sono due diportisti milanesi che hanno una villa sul lago di Como. La prima, la numero uno del Cantiere, è il *Duca Melzi* di Lodovico Melzi d'Eril e la seconda il *Conte Besana* del conte Besana, come risulta in una pubblicazione di Emanuele Gazzo edita in occasione del Centenario della Società. Nell'Annuario del 1901 del Regio Regate Club Lariano sono elencate le barche dei soci, il primo con il nome di *Duca di Lodi*, titolo dato da Napoleone a Giovanni Melzi, di proprietà della duchessa Josephine Melzi d'Eril Barbò. E il secondo con il nome di *Besana* del cavaliere Eugenio Besana.

Le caratteristiche dell'imbarcazione del cavaliere Lodovico Melzi d'Eril sono: lunghezza in coperta 13,42 metri, larghezza fuori ossatura 2,26, puntale 1,12, spostamento 12,90 tonnellate e una macchina di 25 CV. Più grande l'imbarcazione di Besana: lunghezza in coperta 17,50 metri, larghezza fuori ossatura 2,94, puntale 1,46, spostamento 14,97 tonnellate e una macchina di 32 CV. Le due unità da diporto sono costruzioni che l'Ansaldo reputa importanti perché, le ricorda in un opuscolo promozionale pubblicato in italiano del 1884 e in francese del 1900.

Lodovico Melzi d'Eril ed Eugenio Besana figurano tra i fondatori, il 1° gennaio 1872, del Regate Club sul lago di Como, che dal 1898 si chiamerà Regio Regate Club Lariano, rispettivamente con 4 e 2 azioni. Nell'atto di sottoscrizione al Club Lariano, che ricorda gli "slips" dei Lloyd's dove le prime due firme sono di Melzi d'Eril e di Besana, si legge: "I sottoscritti si obbligano per un triennio a far parte di una Società di Regate tanto a

vela che a remi sul lago di Como. La quota annuale fissata in L. 20. Trovati 50 sottoscrittori la Società si riterrà costituita e i soci verranno invitati a redigere lo Statuto e la nomina della Direzione". Melzi d'Eril è il primo commodoro e Besana entra nel Comitato che ha sede a Milano nel palazzo Besana in piazza Belgioioso 1. Entrambi devono contribuire al finanziamento della Società perché nel bilancio del primo anno di attività sono creditori ciascuno di cento lire.

Melzi d'Eril e Besana sono personaggi importanti è noti nella Milano Bene e finanziaria di allora, hanno un palco di proprietà alla Scala, e la conferma della loro possibilità economica si ha ancor oggi visitando la sontuosa Villa Melzi d'Eril a Bellagio con il suo splendido parco, fatta edificare all'inizio dell'Ottocento da Francesco Melzi d'Eril, uomo politico e vicepresidente dell'effimera Repubblica Cisalpina e, a Milano, dall'imponente Palazzo Besana. Oggi sede di una Banca. Sono stati ospiti del Melzi d'Eril a Bellagio l'Imperatore d'Austria e Re del Lombardo-Veneto Francesco I nel giugno del 1825 e Ferdinando I con l'imperatrice nell'agosto del 1838 e, tra i personaggi illustri, il compositore Franz Listz.

Cosa avrà spinto due diportisti milanesi a far costruire le loro imbarcazioni dall'Ansaldo? Contatti avuti da Lodovico Melzi d'Eril con l'Ansaldo che nel 1860 aveva varato due cannoniere per la flottiglia del Garda, prime navi da guerra in ferro costruite in Italia, per i suoi interessi per la navigazione sul Lario? Ricordiamo che Melzi d'Eril era stato presidente per dieci anni della Società Riunite per la Navigazione sul Lago di Como, costituita nel 1875 con la fusione tra la Società Lariana di Navigazione e la Società Italiana per la Navigazione a Vapore sui Laghi. Oppure essendo uno dei fondatori e il rappresentante del Gruppo italiano della Società delle Ferrovie Lombarde, per una eventuale fornitura di materiale ferroviario? E l'amico Besana lo avrà seguito.

Nel 1886 l'Ansaldo acquista il vecchio e già prospero Cantiere Navale dei fratelli Cadenaccio a Sestri Ponente (Genova). Qui nel 1895 sono costruite, catalogate come "yacht", *Nina*, (costruzione n. 98) di Patrone e *Nerina* (n.99) di G. Ansaldo, entrambe di 5 tonnellate di stazza

con una macchina di 14 CV e una barca a vapore (n. 104) *Piccola* di G. Ansaldo, che potrebbe essere da diporto, di 5 tonnellate con un motore di 8 CV.

Sul lago Maggiore, dove il 5 maggio 1895 è stato fondato il Verbano Yacht Club, il principe Giberto Borromeo, presidente del Club, e il marchese Alessandro Pallavicino decidono in quegli anni di farsi costruire una imbarcazione da diporto a vapore. Mentre Borromeo per l'*Isolabella* ricorre al Cantiere Cravero con scali alla Foce (Genova), Pallavicino, che ha già una lancia a vapore, per il *Vittoria* opta per l'Ansaldo.

I Pallavicino, genovesi, hanno una Villa che domina un vasto parco sul Verbano poco prima di Stresa, acquistata nel 1862 dal marchese Lodovico Pallavicino dal duca di Vallombrosa. L'imbarcazione di Pallavicino, costruzione n. 106 dell'Ansaldo, arriva a Stresa nell'estate del 1896. Si legge sulla Rivista Nautica: "Lo scafo è interamente costruito in acciaio, ha una

lunghezza massima di 21,30 metri, tra le perpendicolari misura 20 metri, la larghezza massima, fuori ossatura, è di 3 metri. La macchina motrice del *Vittoria* è a triplice espansione, della forza di 70 cavalli indicati, con caldaia a tubi d'acqua. Questo nuovo battello a vapore è stato costruito per diporto, sarà dotato di tutte quelle comodità e quelli abbellimenti che varranno a farlo annoverare, senz'altro, fra i migliori e più eleganti della flotta del R. Verbano Y. C. Anche questa minuscola costruzione, come nelle altre maggiori e poderose navi da guerra e mercantili, il Cantiere Navale G. Ansaldo mantiene alta quella fama che lo fa competere con i più importanti stabilimenti congeneri d'Italia e dell'estero.

Dalla prima costruzione del 1873 l'Ansaldo ha varato innumerevoli navi militari e mercantili. Tra queste nel 1931 il famoso transatlantico *Rex*, vincitore nel 1933 al comando del capitano Francesco Tarabotto del mitico Nastro Azzurro.



Varo dell'imbarcazione "Vittoria s'Alessandro Pallavicino", costruzione n. 106 dell'Ansaldo.

coste, inoltre erano considerate prevalentemente aride e disabitate.

La navigazione nell'Oceano Indiano è stata da sempre influenzata dal regime stagionale dei venti monsonici che soffiano da nord-est tra ottobre e marzo, e da sud-ovest tra aprile e settembre. La divisione tra i due monsoni non è tuttavia così netta, nel periodo di passaggio da un monzone all'altro in primavera e in autunno il vento non è più stabile e tende a girare finché non sopravviene il nuovo monzone. I due monsoni sono anche diversi: il monzone di sud ovest è turbolento e tempestoso; l'altro è più calmo e mite. Nel mar Rosso il regime monsonico influisce solo nella sua parte meridionale, per questo motivo, i sistemi di navigazione in questo mare variano enormemente tra nord e sud.

I venti prevalenti nel settore settentrionale per tutto l'anno sono quelli provenienti da nord, che rendevano agevole la navigazione verso sud e complicato il ritorno verso nord. Tuttavia, per sei mesi l'anno, nella sua parte meridionale, durante il monzone di nord-est (tra ottobre e marzo), prevalgono i venti meridionali che consentivano di risalire il mar Rosso fino all'altezza di Jiddah (**Figura 1**).

Il raggiungimento delle propaggini più settentrionali del mar Rosso, e quindi l'accesso al Mediterraneo, poteva proseguire lungo le valli fluviali del deserto orientale egiziano e quindi lungo il Nilo, oppure, attraverso le vie carovaniere del deserto, sul versante arabo. In alternativa, con un po' di difficoltà, si proseguiva la navigazione fino a Clysma/Qulzum (Suez) o fino ad Ayla, nel golfo di Aqaba, ma l'uso di questi porti più settentrionali è storicamente legato a specifiche circostanze politiche e, più in particolare, al funzionamento

del canale di collegamento Cairo-Qulzum.

Grazie alla conformazione stretta e lunga di questo mare e alla presenza di isole, arcipelaghi e punti di riferimento terrestri, una navigazione stimata era più che sufficiente: bastava avere una buona conoscenza delle direzioni stagionali dei venti, della topografia costiera, delle condizioni meteo marine aiutati e altri segni come, ad esempio, il volo di certi uccelli. Una buona conoscenza dei fondali e dei banchi corallini era pure fondamentale, in quanto questi, essendo di poco affioranti e appena visibili, costituivano sia un grave pericolo per la navigazione ma erano anche importanti punti di sosta per la notte. Più sofisticate tecniche di navigazione astronomica si svilupparono invece nell'Oceano Indiano, ad opera di navigatori africani, arabi, persiani e indiani.

Le fonti letterarie attestano l'organizzazione di spedizioni nel Mar Rosso fin da epoche molto antiche. Queste partivano dalle regioni più settentrionali e avevano come destinazione le terre dell'incenso del sud ricche di incenso e di altri prodotti esotici.

Ricordiamo, in particolare, le spedizioni organizzate dalla regina egizia Hatshepsut (circa 1500 a. C.) (**Figura 2**) e quella del re Salomone (970-931 a. C.) verso le mitiche terre di Punt e Ophir (corrispondenti alle attuali Eritrea, Somalia, Yemen). La prima partiva dalla costa settentrionale egiziana del Mar Rosso, la seconda da Ezion Geber, nell'attuale golfo di Aqaba seguendo un rotte costiere che presumibilmente erano parallele rispettivamente alla costa africana e a quella araba.

In epoca tolemaico-romana furono costruiti i primi porti e approdi lungo la costa africana del mar Rosso; dapprima si trattava di stazionamenti per la caccia agli

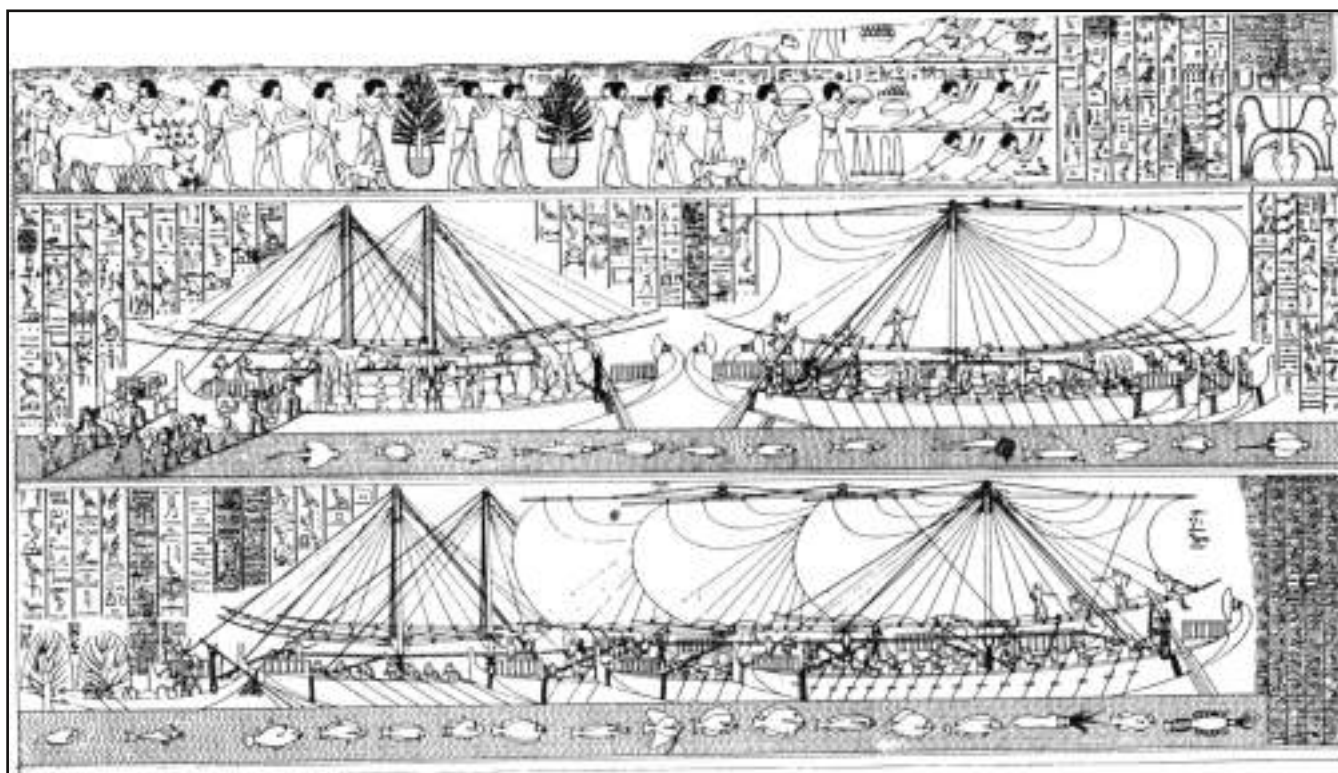


Figura 2. La spedizione della regina Hatshepsut verso la terra di Punt, rappresentata nel suo tempio a Deir el Bahari. (Immagine tratta da http://www.ethiopianhistory.com/Land_of_Punt).



Figura 3. Le rotte del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano secondo il Periplus del Mare Eritreo (I secolo d.C.). Immagine tratta da https://en.wikipedia.org/wiki/Indo-Roman_trade_relations

elefanti, usati in guerra dai Tolomei, poi di veri e propri empori commerciali che assunsero sempre più la funzione di snodi marittimi per il commercio con l'India. La comprensione del regime monsonico che, secondo la leggenda, si deve ad un navigatore greco, Ippalo, e le prime navigazioni verso l'India, a partire dal II-I secolo a. C., portarono ad un incremento della varietà di prodotti commercializzati. All'ossidiana, avorio, gusci di tartarughe, corni di rinoceronte, ai rinomati profumi e al prezioso incenso, si aggiunsero piante aromatiche, spezie (in particolare il pepe) le pietre preziose e i tessuti e, più tardi, la pregiata seta cinese. Quest'ultimo prodotto divenne oggetto di contesa tra Persiani, Aksumiti e Bizantini che si sarebbero alternati nel controllo dei traffici commerciali nella regione per tutta la tardo antichità.

Per il periodo greco-romano il testo più importante è il "Periplus del Mare Eritreo", del I secolo d. C., una guida per i mercanti che navigavano nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Il Periplus conteneva soprattutto informazioni su porti, approdi, merci che quivi potevano essere reperite, ma anche qualche indicazione sulle distanze tra i porti, sui punti di approdo, sulle imbarcazioni utilizzate e sulle rotte. Da alcuni passaggi è possibile evincere anche i tempi e le condizioni di navigazione.

Le distanze erano calcolate in giornate di navigazione ed erano espresse in stadi ma non erano molto precise perchè non esistevano strumenti adatti alla misurazione in mare, l'unico modo era stimare le distanze sulla base del tempo necessario per navigare tra due punti noti. 1000 stadi corrispondevano generalmente a un giorno e una notte di navigazione, 500 ad una navigazione diurna. Approssimativamente 10 stadi corri-

spondono ad un miglio nautico considerando una velocità media per le imbarcazioni antiche, in condizioni di vento moderato, di 5-6 nodi.

Al tempo del Periplus, nel Mar Rosso si conduceva una navigazione prevalentemente di cabotaggio e diurna a causa del pericolo dovuto alla presenza di banchi corallini affioranti. La rotta costiera africana era preferita a quella araba, in quanto quest'ultima era ritenuta più pericolosa e soggetta agli attacchi dei pirati. L'unica rotta che prevedeva un allontanamento dalla costa era la traversata che veniva effettuata per raggiungere il porto di Muza (vicino Mocha, Yemen) sulla costa opposta del Mar Rosso.

Dal Periplus si possono evincere due rotte principali del commercio (**Figura 3**): La rotta africana lungo il mar Rosso, fino allo stretto di Bab el Mandeb, proseguiva lungo la costa somala del golfo di Aden e del mare Arabico, e quindi fino a Rhapta (vicino Dar es Salam, Tanzania).

L'altra rotta dallo stretto di Bab el Mandeb si divideva in due: una seguiva la costa meridionale araba, attraversava il mare Arabico e quindi puntava verso i porti dell'India nord-occidentale, l'altra immediatamente oltre lo stretto, o poco dopo, puntava verso i porti dell'India sud-occidentale.

Verso il VIII-IX secolo d.C. il controllo delle rotte commerciali nel mar Rosso passa nelle mani degli Arabi, conseguentemente sembrano interrompersi i contatti tra il mondo Mediterraneo e l'India attraverso questa via marittima. Su questo periodo abbiamo poche informazioni, se non da fonti arabe medievali, che parlano di un commercio di schiavi neri dall'Africa, di pelli, ambra grigia e perle. Il commercio del caffè etiopico comincia a svilupparsi intorno al XIII secolo e si

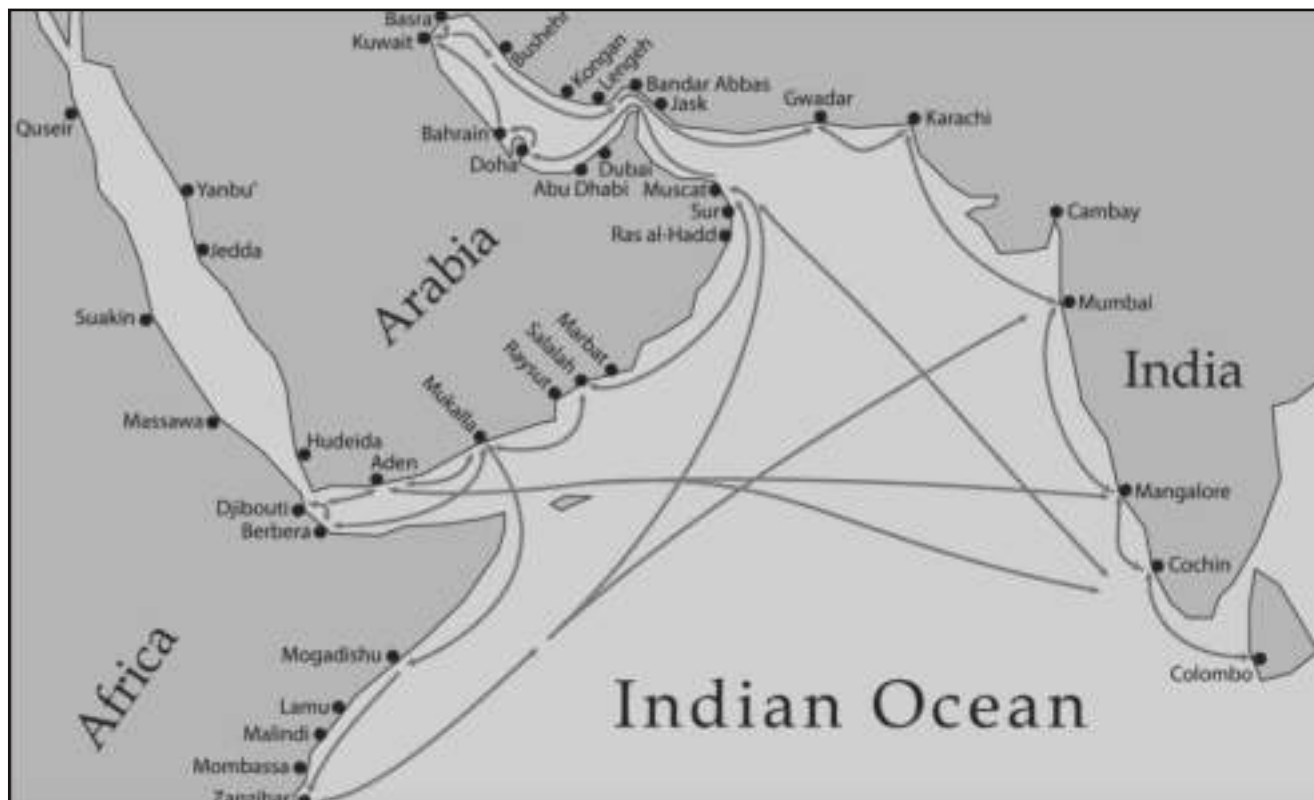


Figura 4. Le rotte della navigazione araba medievale e moderna. (Immagine tratta da W. Facey, A.R. Constable (ed.) 2013. *The Principles of Arab Navigation*. Arabian Publishing Ltd.).

intensifica, successivamente, con l'estensione delle coltivazioni anche in Yemen. Nel XV secolo il porto di Mocha diventa uno dei principali esportatori di caffè nel mar Rosso.

A questo periodo risalgono i primi resoconti di navigatori arabi che raccolgono informazioni sulle tecniche di navigazione tramandate nel corso del tempo. In questi testi vengono riportate precise istruzioni per navigare nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Gli autori di riferimento che per primi ci hanno trasmesso queste conoscenze sono Ahmad Ibn Mājid e Sulaymān al-Mahrī.

Secondo Ibn Mājid, nel mar Rosso vi erano tre principali tecniche di navigazione, corrispondenti ad altrettante rotte note, quella costiera, quella tra due punti noti (generalmente costituiti da isole) e quella di alto mare, nel centro del Mar Rosso. La navigazione costiera fu quella che ebbe maggiore sviluppo, cioè "la navigazione dei capitani di piccolo cabotaggio, non quella del vero navigatore.." Il vero navigatore, secondo Ibn Mājid, era quello che era in grado di attraversare l'Oceano Indiano e di condurre una navigazione astronomica, conosceva il ciclo stagionale dei monsoni e i tempi di navigazione (**Figura 4**).

A differenza dei mercanti romani, i navigatori arabi attraversavano l'Oceano Indiano nel periodo in cui il monsone di sud-ovest era meno intenso, cioè tra la fine di agosto e l'inizio di settembre. Le loro barche erano assemblate per cuciture (**Figura 5**), non avevano la resistenza delle imbarcazioni mediterranee, ma la vela latina, a differenza di quella quadra, consentiva di proseguire la navigazione verso l'India anche quando il

monsone di sud-ovest cominciava a cambiare direzione verso ottobre-novembre. I navigatori romani invece prediligevano navigare nel pieno del monsone di sud-ovest arrivando in India in tempi brevissimi, le imbarcazioni utilizzate erano di tipo mediterraneo, più resistenti perché assemblate con mortase e tenoni, rinforzate da chiodi, ed erano dotate di una vela quadra che non avrebbe permesso la navigazione in condizioni di vento meno stabile.

L'Oceano Indiano settentrionale può essere considerato un crogiolo di commistioni tecnologiche e saperi legati all'arte della navigazione, sviluppatasi indipendentemente e nel corso del tempo, ad opera di popolazioni limitrofe, a cui si aggiunsero, a partire dal periodo ellenistico-romano, le conoscenze marittime e le tradizioni cantieristiche mediterranee ed europee.



Figura 5. Imbarcazione araba medievale "cucita", da un manoscritto del XIII secolo di Buzurg b. Shahriyar's 'Ajā'ib al-Hind. (Immagine tratta da G. Hourani 1979. *Arab Seafaring: In the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton University Press)

Ricorre quest'anno il 170° anniversario della nascita di Enrico Alberto d'Albertis (1846-1932), genovese, grande marinaio, pioniere del diportismo nautico italiano: un personaggio che gli amanti della Vela non possono dimenticare. Il ricordo che pubblichiamo, tratto da "Motonautica - Vela e Motore" aprile 1946, è stato scritto dal triestino Carlo Strena, un altro benemerito della Vela sportiva italiana. Nel ricordare il grande d'Albertis ai più giovani, Genova-Napoli e Trieste, storiche capitali della vela italiana si ritrovano idealmente ancora una volta insieme.

ENRICO ALBERTO d'ALBERTIS

di **Carlo STRENA**

Cento anni son passati da quando il 23 marzo 1846, nella tranquilla industrie borgata marinara di Voltri nasceva dal cav. Filippo e donna Violante Giusti, Enrico Alberto d'Albertis.

Con cuore commosso ricordiamo oggi il grande marinaio genovese che nel 1879 assieme a Vittorio A. Vecchi (Jack la Bolina) al conte Ponza di S. Martino, al console britannico Brown, al conte Biscaretti di Ruffia, al marchese A. Doria, al marchese Imperiali, al proprietario dello yacht « Atalanta » Peirano e ad alcuni altri benemeriti gettava le basi per la costituzione del R. Yacht Club Italiano e con ciò dello yachting italiano.

Discendente da un ramo della celebre casata fiorentina degli Albertis, emigrata in Liguria nel XIV secolo, seguendo le vecchie tradizioni di famiglia si dedicava animo e corpo al mare.

Giovinetto, fu prima allievo del Collegio Carlo Alberto di Moncalieri e più tardi del Collegio di Marina a Genova. Precoce e studioso si dedicava a tutti gli sports ed in modo speciale al nuoto e più tardi alla vela nella quale era veramente abilissimo.

Nella R. Marina a 16 anni, nel 1862, compiva la sua prima crociera d'istruzione a bordo della corvetta "Euridice" con meta il mare del Nord ed il Baltico. Dal 1863 al 1866 con vari legni da guerra compiva diversi viaggi e toccava l'Egitto, le Canarie, Rio de Janeiro e, dopo il passaggio dello stretto di Magellano Valparaíso, doppiando al ritorno il Capo Horn.

A bordo della fregata "Principe Umberto" nel 1864 il sottotenente di vascello Jack la Bolina (Vittorio Augusto Vecchi) il primo Presidente del R. Yacht Club Italiano (1879), incontrava per la prima volta il d'Albertis, allora aspirante guardiamarina.

Nel 1866 partecipava alla battaglia di Lissa. Dal 1867 al 1869 su corazzate e corvette compiva diversi viaggi.

Dopo la sua promozione a guardiamarina di prima classe nel 1869 lasciava la R. Marina, ed assisteva il 19 novembre dello stesso anno, durante un suo viaggio in Egitto, all'inaugurazione del canale di Suez.

Nel 1870 entrava nella Marina mercantile quale comandante in II. e nel 1871, venticinquenne, al comando della nave "Emilia" (1046 tonn.) attraversando, primo con bandiera italiana, il canale di



Suez diretto a Calcutta.

Alla fine del 1872 lasciava la marina mercantile, e dopo aver assistito il 18 maggio 1871 a Passage sulle coste britanniche ad una regata di yachts ed il 16 giugno nella baia di Cork (culla dello yachting) si innamorava di un piccolo yacht che svegliava in lui il grande desiderio di possederne uno di sua proprietà.

Tale suo profondo desiderio si avverava il 23 febbraio 1875 col varo del tonn. 12,5 "Violante" la bella imbarcazione che portava il nome augurale di sua madre e che usciva dal cantiere di Luigi Brisco a Sestri Ponente su disegni dello stesso d'Albertis e del suo amico Luigi Oneto, noto costruttore di gloriosi yachts da crociera e corsa. Dal medesimo cantiere usciva l'8 marzo 1882 lo yacht da 50 tonn. "Corsaro" mentre nello stesso anno il "Violante" passava nelle mani del marchese Imperiali che lo ribattezzava "Sfinge".

Il gagliardetto del comandante, che aveva le caratteristiche dello stemma di famiglia, era azzurro con le argenteo catene incrociate ed una stella d'oro.

Col "Violante" nell'ottobre del 1875, d'Albertis dopo una pessima traversata da Palermo dava fondo a Porto

Palma di Caprera per rendere omaggio al generale Garibaldi.

Avendo lasciata Caprera mentre sul mare infuriava un fortunale, Garibaldi, appena seppe che era arrivato sano e salvo a Genova gli scriveva:

"Mio caro d'Albertis,

dalla vostra partenza da Porto Palma io fui veramente inquieto sulla sorte del "Violante", poiché il mio barometro marcava tempesta e soffiarono dei venti furiosi. Vi fo i miei complimenti per il coraggioso vostro contegno in mare e desidero che il vostro esempio serva agli agiati italiani per affrontare un elemento primo alla prosperità Nazionale.

Vi saluto di cuore e sono vostro G. Garibaldi".



Yacht "Corsaro" di 50 tonn. con il quale d'Albertis nel 1893 compì la traversata dell'Atlantico nel IV centenario della scoperta dell'America.

Col "Violante", che aveva per motto: "utile dulci", dal 1875 al 1880, visitava tutto il Mediterraneo in lungo e largo; ultima crociera del 1880 in Dalmazia.

Le crociere con lo yacht venivano alternate con altri viaggi per mare e terraferma tra i quali va ricordato un primo viaggio attorno al mondo dal 24 Ottobre 1877 al 14 Ottobre 1878.

Nel 1882 non appena varato il suo secondo yacht: il glorioso "Corsaro" - pel quale al vecchio motto "utile dulci", aveva aggiunto: "consilio manuque" (col senno e colla mano) - partecipava prima ad una regata a Nizza, poi si recava in Egitto, in Inghilterra e poi alle isole di Madera e Canarie. Nel 1886 compiva una memorabile crociera alle Azzorre e nel 1888 volgeva la prora verso le Baleari ed al Mediterraneo occidentale.

Dal 1886 al 1893 le maggiori cure vennero da lui dedicate all'edificazione del suo mirabile castello

di Montegalletto (**foto**), che alla sua dipartita lascerà, come sta e giace con tutte le sue inestimabili raccolte - vero Museo del Mare - con alto civismo e raro mecenatismo alla città di Genova.

Ma il suo più alto titolo di gloria è costituito dai suoi studi colombiani e dalla crociera atlantica compiuta col suo "Corsaro" sulla rotta colombiana, nel IV centenario della scoperta dell'America.

Dopo aver nel 1892, a coronamento dei suoi studi colombiani con Ugo Costaguta ricostruito in scala 1/25 i modelli dei tre legni di Cristoforo Colombo, il 3 giugno lasciava a bordo del suo "Corsaro" Genova per Cartagena e Palos (da dove il 3 agosto 1492 Colombo salpava per la grande impresa). Il "Corsaro" il 22 giugno scioglieva le vele da Cadice ed usando per la navigazione gli strumenti nautici uguali a quelli usati dal grande Genovese - il 20 luglio era in vista dell'isola di S. Salvador. Da questa isola si portava poi a Nuova York che raggiungeva il 3 agosto, primo yacht di bandiera italiana e con guidone del R.Y.C.I. ancorato sullo Hudson.

Il viaggio di ritorno, che doveva avvenire di conserva con la squadra delle tre R. Navi Scuola, a 400 miglia della costa Americana il "Corsaro" dovette separarsene per le condizioni dell'Oceano che andarono sempre peggiorando dando origine a cicloni di violenza inaudita, tanto che il piccolo Cutter venne considerato perduto. Invece dopo 26 giorni, mentre al largo di Tangeri due delle R. Navi attendevano la nave Ammiraglia, videro arrivare il "Corsaro" in perfetto ordine e solo il giorno dopo giungeva l'Ammiraglia in condizioni pietose essendosi trovata in serio pericolo.

Si dimostrava ancora una volta la bravura e la perizia di "O maina zeneize" come Egli amava qualificarsi.

Il 9 giugno del 1895 il "Corsaro" al comando di E. A. d'Albertis che aveva con se sue nipote conte Filippo



d'Albertis, attuale vice-presidente del R.Y.C.I. rappresentava l'Italia e lo yachting italiano all'inaugurazione del canale di Kiel. E' durante il viaggio di ritorno (nell'assenza dei due d'Albertis) che il giorno 24 luglio il "Corsaro" navigando nel passo di Calais con tempo duro, veniva speronato da un postale inglese. Rimorchiato prima a Boulogne e poi a Portsmouth era dichiarato irreparabile e demolito con grande dolore del suo Comandante e armatore.

Dal 9 Gennaio al 30 Novembre 1896 il Comandante intraprese il suo secondo viaggio attorno al Mondo.

Negli anni dal 1897 al 1899 continuava a viaggiare per

l'Europa; nel 1900 iniziava le sue grandi peregrinazioni africane ed in Asia minore che dureranno sino al 1912, con una sosta in Libia durante la guerra Italo-Turca.

Dal 1912 al 1914 il Comandante divise il suo tempo tra Montegalletto e le romantiche dimore dell'isola dei Gigli e di Capo Noli sempre studiando e riordinando le sue preziose raccolte.



Il "Violante" e il "Corsaro" nel porticciolo del RYCI di Genova.

Nella grande guerra 1915-1918 d'Albertis, non potendo essere più tra i primi in linea, dette tutto se stesso per aiutare la Patria in armi.

Appassionato costruttore e studioso di meridiane, dopo la Vittoria ne donava una anche a Trieste che ancora oggi - con buon augurio - fa bella mostra di se e ricorda il grande marinaio genovese sul piazzale di San Giusto.

Negli anni 1919-1920 Fiume, Trento e Trieste lo ricordano loro beneamato ospite. Nel 1922 e 1923 lo vediamo ancora in Tripolitania e poi si ritira nel suo Castello di Montegalletto e ponendo fine alla vita nomade che tanta gloria ed utile scientifico portò alla Patria, continuando negli studi preferiti fino al giorno della placida fine, il 3 marzo 1932.



d'Albertis accanto alla famosa statua di "Colombo giovinetto" del Monteverde.



Un'altra immagine del "Corsaro".



Roberto d'Ajello

Antichi detti marinari 370 proverbi napoletani tradotti e commentati

Grimaldi & C. Editori, 2015

Pagine 142, Euro 30,00

La proverbiale arguzia della gente di mare e dei porti ha, probabilmente, un fine apotropaico: dovrebbe servire, cioè, ad esorcizzare i pericoli propri della loro vita.

Da ciò la fioritura di detti, proverbi, espressioni idiomatiche che caratterizzano e arricchiscono il loro eloquio: dovrete sentire, per esempio, certe colorite esclamazioni dei gondolieri veneziani o dei camalli genovesi.

Di Roberto d'Ajello, notissimo napoletanista, ricordiamo alcune originali traduzioni - appunto in napoletano - di grandi classici, come *Le Petit Prince* di Antoine de Saint-Exupéry, *A Christmas Carol* di Charles Dickens e *Alice in Wonderland* di Lewis Carroll, la quale ultima gli è valsa l'assegnazione dell'Award of excellence da parte di una giuria internazionale sedente in New York, in occasione del

150° anniversario della prima uscita del libro. Ma vanno anche citate precedenti raccolte di detti, fatti e ... misfatti partenopei, quali la recentissima 'A Maronna t'accumpagna.

Ora ha dedicato la sua ultima fatica (o forse già la penultima ... la sua fertilità quasi grafomaniaca non conosce soste!) ai marinai partenopei. Che certo meritano un'attenzione tutta particolare adesso che il napoletano è stato riconosciuto come lingua e non più dialetto nientedimeno che dall'UNESCO: e, sia chiaro, si tratta della giusta promozione internazionale di un patrimonio culturale (e letterario) di grande rilevanza. E il libro qui rassegnato ne è una riprova.

La raccolta di d'Ajello arricchisce notevolmente e completa quella, già nota tra gli appassionati, di Roberto Romano uscita qualche decennio fa sotto il titolo di *Viento'mpoppa*, peraltro limitata alla tradizione sorrentina. Questa qui recensita, ben più ampia, cita addirittura quasi quattrocento detti e proverbi (e scusate se è poco!), talché è quasi impossibile, e potrebbe essere criticabile, riportarne l'uno piuttosto che l'altro: però uno almeno non posso proprio far a meno di citarlo testualmente. Per indicare la supremazia del Comandante a bordo, i Francesi usano definirlo *Maître après Dieu*; i Napoletani, più pratici: "Pisciata'e patrone nun ammacchia 'a cuperta (pag. 99).

Né, infine, si può tralasciare di sottolineare la splendida veste del libro! Carta a mano, caratteri eleganti e leggibilissimi, illustrazioni rare e di rara bellezza. **(Renato Ferraro)**

