



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VIII - N° 77

NOTIZIARIO ON-LINE

Gennaio 2019

SOMMARIO

• Editoriale	pag. 1	• Destini incrociati	pag. 23
• Da Genova a Napoli	pag. 2	• Posta al Notiziario	pag. 31
• Due yachts gemelli	pag. 5	• Bandiera abbrunata	pag. 33
• Archivio Carbone	pag. 14	• Le chiavi del Respiro	pag. 34
• La Guerra di Garibaldi	pag. 16	• Libri in vetrina	pag. 35
• Navi da copertina	pag. 21	• Ex Voto	pag. 36

EDITORIALE



*Con questo numero 77esimo di gennaio 2019 Il Notiziario CSTN entra nel suo ottavo anno di pubblicazione. Quanta strada, quante storie, quanti personaggi a sfogliare le copie cartacee che formano i tre volumi che abbiamo fatto rilegare per essere conservati nella nostra biblioteca. Sono aumentati anche di numero e di spessore i collaboratori che ci inviano articoli frutto delle loro ricerche e ai quali esprimiamo sempre la nostra gratitudine. Abbiamo fatto tanto, ma tanto vogliamo ancora fare per tenere sempre alto il vessillo della storia marinara che non può essere dimenticata. Ed anche se attraversiamo un'epoca in cui c'è sempre meno spazio ed interesse per la cultura. Ma noi . . .
"COGLIAMO IL MEGLIO, IGNORIAMO IL PEGGIO E ANDIAMO AVANTI CON CORAGGIO!"*

1912 Cowes Week: "Paula II" (D 8).

Hanno collaborato:

Franco Belloni, Rita Cramer Giannini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Piero Ferrozzi, Francesco Guerreschi, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi

La bella ottantenne "Italia" è la barca da regata più gloriosa della storia della Vela tricolore: nel 1936 ha vinto la prima medaglia olimpica per l'Italia. Nel 1950 è arrivata a Napoli con un audace trasferimento via mare che il "comandante" Carlo Rolandi ci racconta in questo ricordo. Dichiarata "bene storico" e posta sotto tutela del Ministero dei Beni Culturali "Italia" è ancora navigante ed ormeggiata nella base nautica della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.



DA GENOVA A NAPOLI

*Il trasferimento via mare, a vela e senza motore, di "ITALIA"
l'8 metri S.I. che vinse l'Olimpiade nel 1936.*

CARLO ROLANDI

Agosto 1950, ore dodici, quattro napoletani - Franco Aversa, Michele Montuori "capitano del Club Nautico", suo figlio Peppino detto "Pepp'a viola" e chi scrive - arrivano sulla banchina dello Yacht Club Italiano di Genova per prendere possesso dell'8 m S.I. *Italia*, Medaglia d'Oro alla Olimpiade di Kiel nel 1936, appena varato dal Cantiere di Voltri dove aveva trovato sicuro rifugio durante gli anni della Seconda guerra mondiale. Dimenticavo, i quattro non erano soli ma avevano con se un glorioso cimelio affidatogli a Napoli dall'avv. Luigi Mazzella, vice Presidente del Club Nautico, appassionato velico partenopeo che aveva acquistato *Italia*: una cassetta di mogano, simile a quelle dei famosi orologi di bordo inglesi, contenente una bussola magnetica che avrebbe accompagnato *Italia* nella navigazione da Genova a Napoli. Occorre ricordare che allora, parliamo di circa cinquant'anni fa, le barche da regata a vela, seppure medagliate ad una Olimpiade, non avevano alcuna strumentazione elettronica, tantomeno un motore ausiliario e navigavano affidate soltanto al buon senso ed all'esperienza del comandante.



Si parte da Genova e si fa rotta per Portofino dove il sottoscritto aveva reminiscenze mercantili acquisite durante le Settimane Veliche di Genova le quali, causa la distruzione per eventi bellici dello Yacht Club Italiano, erano state organizzate per diversi anni a Portofino. Una breve sosta per fare cambusa, per riempire alcune damigiane di acqua potabile, e via. Si naviga ininterrottamente giorno e notte con brevi turni di riposo, resi quasi non necessari da uno stato di eccitazione che i quattro non riuscivano a placare, e derivante dall'essere consapevoli di avere il privilegio di vivere quest'avventura.



Comodità a bordo non ve ne sono, di cucine nemmeno a parlarne, a stento un "bugliolo" senza svuotamento automatico. Una cucina da campo americana a gas di benzina, residuo bellico acquistato nel campo ARAR di Arzano (Napoli), mantenuta in sospensione da quattro cime nel pozzetto sotto il verricello del fiocco, è riuscita a placare la nostalgia dello "spaghetto al pomodoro"; all'altra deficienza si sopperisce appollaiandosi a prua, dietro il fiocco Genoa che era "colto" in coperta, quasi come uccellini appollaiati su di un ramo.



Ma tutto era magnifico e si completava con la bellezza della navigazione di bolina che ci avvicinava al golfo partenopeo. È rimasto vivo il passaggio tra Piombino e l'isola d'Elba, dove il vento soffia sempre più forte per la presenza, dicono, di zone ricche di ferro. Il capitano Michele avvolto in una coperta di lana, non c'erano allora le mute e le altre diavolerie che oggi rendono facile la vita con qualsiasi condizione climatica, abbracciato alla barra di timone, tirava dritto mentre Franco Aversa, aiutandosi con il "Portolano" ed un binocolo, cercava di stabilire, più o meno, dove ci trovavamo.

Naturalmente, non si era in grado di dare notizie a Napoli per mancanza di qualsiasi mezzo di comunicazione.

E così, doppiato lo scoglio della Giraglia, le secche di Vada, Punta Ala, il Circeo, le Isole Pontine, finalmente, dopo circa sei giorni di navigazione, viene avvistata Ischia.

A questo punto, il clou della traversata!

- *Italia* entra nel porto di Ischia, dove era ormeggiato il famoso Classe J *Wings*, di proprietà Solvey, vincitore di una barca di coppe ed il cui capitano è il fratello del capitano Michele al timone di *Italia*; si compie una veloce virata al centro del porto assicurandosi che il *Wings* avrebbe telefonato al Club Nautico per avvisare che entro un paio d'ore *Italia* sarebbe entrato nel porticciolo di Santa Lucia. Si fa rotta per Capo Miseno e si naviga insieme ai Lightning che stanno compiendo la regata Napoli-Procida-Napoli organizzata nel programma della Settimana Velica di Napoli. Saluti, scambio di commenti, e si entra nel porticciolo di Santa Lucia accolti da una "trezziola" di fuochi d'artificio, suoni di sirene e battimani dalle terrazze dei Circoli prospicienti il porticciolo. La consegna all'avv. Mazzella della cassetta contenente la bussola magnetica sigilla l'epilogo della spedizione.

(da: Carlo Rolandi, *La vela a Napoli - Dicembre 1999*)



Dopo l'articolo apparso sul precedente numero 76 di dicembre 2018, peraltro molto gradito dagli appassionati di storia dello yachting perché colma un settore sempre molto carente di notizie, Rita Cramer offre ai lettori del nostro Notiziario un altro pregevole frutto dei suoi documentati studi. Una storia interessantissima con foto stupefacenti, scritta in modo accattivante e ricca di particolari che mettono in evidenza una minuziosa ricerca. Lo pubblichiamo con tutta la gratitudine che Le è dovuta



DUE YACHTS GEMELLI DEL CANTIERE MARTINOLICH

RITA CRAMER GIOVANNINI

Questa è una fotografia di George Lewis-Batchelder (1897-1971) (**foto 1**) di Manchester, Massachussets, il magnate americano che può, a buona ragione, essere considerato colui che diede un grande impulso alla costruzione di yachts di lusso nel cantiere Martinolich di Lussinpiccolo.

Personaggio molto facoltoso, appassionato di vela, era iscritto a diversi clubs nautici americani e fu anche presidente del Boston Y.C. Nelle stagioni in cui nelle acque di Newport Harold Vanderbilt segnò i fasti della grande vela, George Lewis-Batchelder partecipò a prestigiose regate, spesso con risultati eccellenti.

Batchelder cambiava imbarcazione con una velocità e facilità sorprendenti, ed erano sempre barche vincenti!

La sua famiglia fu proprietaria del *Dorello* e del *Dorello II*, entrambi progettati da George Owen (1877-1959), colui che è stato definito il miglior architetto navale di Boston, e che, oltre a essere un valente yachtsman e un appassionato fotografo, fu per molti anni professore del Massachussets Institute of Technology (MIT).

Nel 1908 il *Dorello*, di classe N, fu nominato barca dell'anno dal prestigioso giornale "Yachting" e in tre anni, sempre con Owen al timone, questo yacht vinse 58 regate su 62 (**foto 2**). Nel 1912 fu costruito, nel cantiere Hodgdon Brothers, il *Dorello II* (**foto 3**), di classe M, che l'anno successivo fu il vincitore della sua classe, e nel 1915 guadagnò la "Eastern Yacht Club Puritan Cup". I due mezzi modelli di



foto 1



foto 2

Dorello e *Dorello II* appartengono ora al New York Yacht Club a cui sono stati donati da George Lewis-Batchelder.

Non si sa come Batchelder venne a conoscenza del Cantiere Martinolich di Lussinpiccolo, fatto sta che, quando nel 1925 decise di costruire il *Dorello III*, ne commissionò nuovamente il disegno a George Owen e ne affidò la costruzione al cantiere di Marco Umile Martinolich. Egli stesso si trasferì a Lussino per seguire la costruzione del suo nuovo gioiello e... divenne lussignano di adozione. Un giorno fu folgorato alla vista di una ragazza alta, con i capelli biondissimi tagliati corti corti e stupendi occhi verdi, che si tuffava nelle acque cristalline di Cigale. Pia Cattarinich, questo il nome della fanciulla, aveva maniere e movenze non leziosamente femminili, e si presentava alle feste da ballo indossando il dinner jacket. Questo fu il motivo per cui a Lussinpiccolo la chiamavano Pia "Masciòn". Perdutoamente innamorato, George Lewis Batchelder per lei abbandonò moglie e figli americani e in breve la sposò. La notizia dell'incarico di costruzione a un cantiere italiano di un lussuoso yacht da regata, il *Dorello III*, da parte di un

magnate americano e su disegno di un notissimo progettista, anch'esso statunitense, fece scalpore nell'ambiente velico. Sulla rivista "La Vela e il Motore" del 1925 si legge: Nel cantiere del consocio del R.Y.C.A. M.U. Martinolich fu iniziata la costruzione di un yacht a vela in acciaio per il signor G.L. Batchelder di Boston, lungo in coperta 30 m., in linea d'acqua 20 m., largo m. 5.60, dello stesso tipo dello schooner "Advance", di cui diamo qui una vignetta riprodotta dalla rivista americana "Yachting". Prossimamente daremo maggiori dettagli di questa nuova costruzione dello yachting.

Successivamente però le promesse fatte dalla rivista vennero, per così dire, disattese. Infatti, invece di continuare a tenere informati

i lettori sullo stato dell'arte per quanto riguardava la barca di Batchelder, nel numero di giugno del 1926 compaiono tre belle foto del varo, avvenuto il 26 maggio nel cantiere Martinolich, del Lynx V, di proprietà di Nathaniel Ayer, yachtman di Boston. **(foto 4, pagina seguente)**

Che ne era stato di Batchelder e del suo *Dorello III*?

Il mistero viene spiegato in un articolo del New York Times, del 14 marzo 1926: il Commodoro Nathaniel F. Ayer del Eastern Yacht Club, invaghitosi dell'imbarcazione che Batchelder si stava facendo costruire a Lussino, riuscì a farsela vendere in corso d'opera, ma dovette cambiarne il nome, in quanto il venditore intendeva utilizzarlo successivamente per sè. D'altra parte, il nuovo proprietario desiderava continuare la sua serie di yachts denominati *Lynx*. Ayer sperava vivamente che il suo nuovo gioiello arrivasse in tempo per la stagione delle regate a Newport. Così non fu. Infatti ai primi di luglio il Commodoro gareggiò a bordo del *Marinette* di J. Fred Brown, in quanto il suo fiammante schooner da regata *Lynx V* si trovava ancora in viaggio da Lussinpiccolo a Boston. Anche questa notizia ci viene dal New York Times (7 luglio 1926).

Il *Lynx* era partito da Lussinpiccolo il 13 giugno, domenica, con un equipaggio di nove persone al comando del cap. Giuseppe Martinolich **(foto 5)**, figlio minore del proprietario del cantiere e fratello di Nicolò, che era stato il costruttore dell'imbarcazione.

Durante il viaggio fino a Newport, il nostromo Girolamo Rizzi tenne un diario, per cui siamo oggi in grado di seguire passo per passo la memorabile impresa del *Lynx*: era la prima volta che una imbarcazione del genere faceva la traversata dall'Adriatico fino alla costa del Rhode Island.

Quel 13 giugno quindi il nuovo yacht, tenuto a battesimo dalla signora Dora Martinolich, consorte del costruttore ing. Nicolò, si portò dalla Valle d'Augusto fino a Cigale, da dove, una volta esauriti i brindisi a base di champagne, e sbarcati i familiari dell'equipaggio e tutti gli altri numerosi invitati, cominciò la grande avventura.

Per ragioni di spazio, ci limitiamo qui a dire quale fu il più grosso problema di quel viaggio durato 35 giorni: a parte alcune piccole avarie alla cucina e qualche episodio di mare molto grosso, l'equipaggio soffrì parecchio per la scarsità d'acqua. Ciò fu dovuto sia al fatto che in Atlantico incontrarono parecchie giornate di totale calma di vento, sia alla mancanza di precipitazioni piovose, a parte una che peraltro non fu sufficiente a ripristinare le scorte idriche. Come Dio volle, l'8 agosto, alle 22 diedero fondo all'ancora nella rada di Newport. Il giorno dopo un rimorchiatore, anch'esso di nome *Lynx*, li portò all'ormeggio, e un motoscafo recò a bordo pastasciutta, pane fresco, delle ottime bistecche, e acqua a volontà.



foto 5

YACHTING

LUSSIGNANO

Il 26 maggio è stata varata a Lussinpiccolo nel cantiere del console del R.Y.C.A. ing. N. Martinolich, la goletta „Lynx“ per conto di un yachtman di Boston.



Fot. Martinolich

(Diamo su questa pagina tre visioni di detto varo)

Le regate di Lussino — 20-21 luglio 1926.

In occasione della crociera istriano-dalmata la sezione di Lussino del R. Y. C. A. organizza due giornate di regate a vela per le seguenti categorie: a) Sopra 24 R (Coppa Dentice di Frasso); b) 8 m. S. I. 1906 (Coppa corinthian Barzilaj); c) 6 m. naz. e derive, e d) 3 serie di imbarcazioni locali (due coppe Lussino). — Fervono i preparativi.

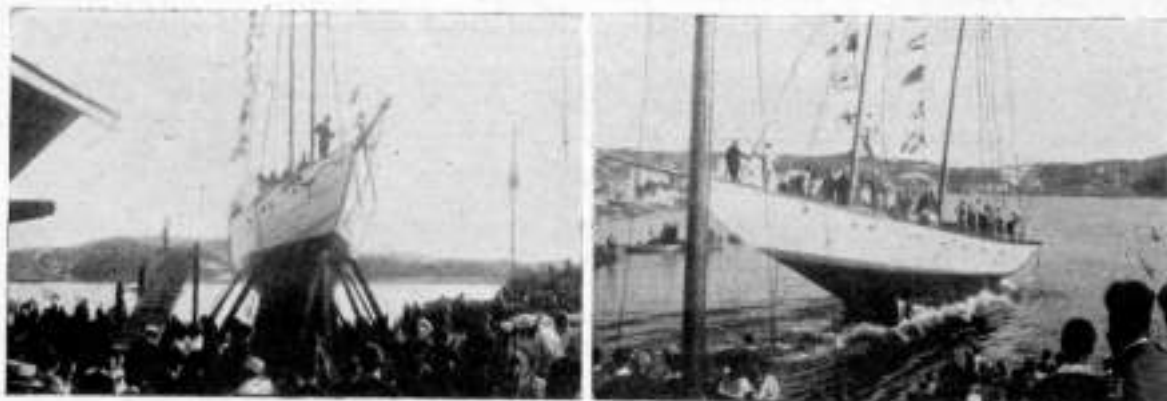


foto 4

Il 10 agosto l'equipaggio lussignano sbarcò e il *Lynx V* fu affidato alle mani dei tecnici locali che lo misero in assetto da regata nel cantiere Herrehoff di Bristol.

Il Commodoro Ayer fu senz'altro felice dell'acquisto, in quanto il *Lynx*, stando a quanto si legge nelle cronache

dell'epoca, si rivelò in grado di mietere vittorie su vittorie da quel momento in poi: già il 18 agosto vinse sugli schooners *Resolute* e *Vanitie* nella prima delle regate del New York Yacht Club a New London.

Ma facciamo un passo indietro. Che ne era stato del desiderio di George Lewis Batchelder di avere un *Dorello III* nuovo di zecca? Il progetto andava avanti, solo i tempi si erano un po' allungati e probabilmente ciò non era affatto dispiaciuto a Batchelder che poteva così prolungare il piacere della compagnia della bella Pia. Appena fu fatto il passaggio di proprietà della costruzione sullo scalo a Nathaniel Ayer,



Lussinpiccolo: Sez. R. Y. C. A. — Varo della goletta „Lynx“ aprile 1926 2

„Dorello III“ la seconda goletta in acciaio costruita a Lussinpiccolo per gli S. U. d. A.

Tra giorni sarà pronta la seconda goletta che l'ing. Nicolò Martinolich, presidente della sezione lussignana del R. Y. C. A., ha costruito nel suo cantiere per conto di yachtmen nordamericani.

Chi non ricorda la magnifica traversata atlantica del „Lynx“, partito nella primavera 1926 da Lussino?

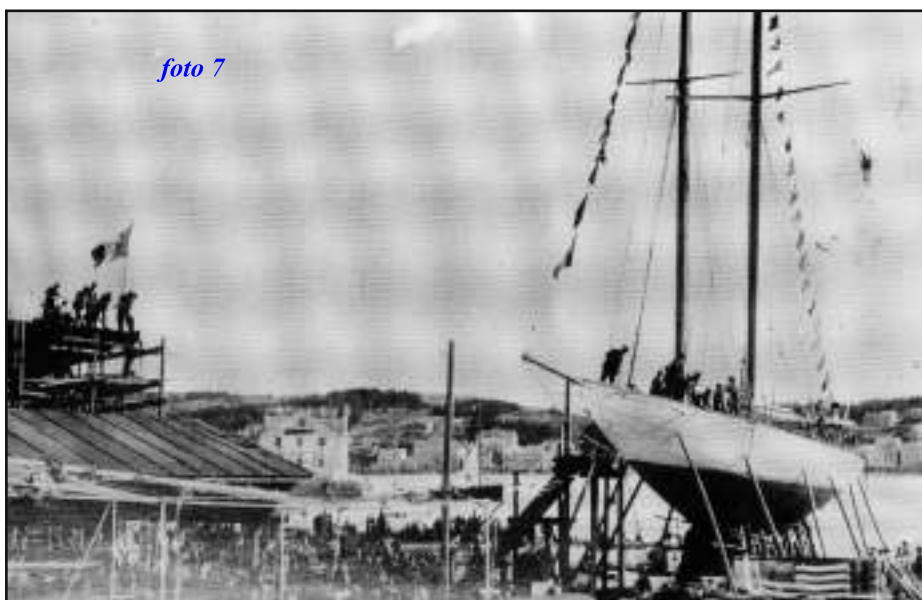
Armatore del „Dorello III“ è Mister Batchelden, presidente del Boston Y. C., al quale auguriamo, assieme al nostro amico Martinolich, una buona traversata.

nel cantiere Martinolich fu impostato il *Dorello III*, che veniva così ad essere il gemello del *Lynx V* e che venne varato il 25 aprile del 1927. (foto 6, 7, 8)

Bisogna dire che l'aver costruito sul medesimo disegno due imbarcazioni al posto di una singola, come era stato pattuito con il progettista, causò dei guai al committente e al costruttore. George Owen infatti, infuriato per l'accaduto, cioè per il fatto che non gli erano stati pagati i diritti di progettazione per la seconda barca, ma probabilmente soprattutto perché i mass media dicevano che il progetto di *Dorello III* era di Nicolò Martinolich, aveva intentato un'azione legale internazionale, non si sa se nei confronti del cantiere o del committente. Tuttavia non ci fu alcun seguito perché per varie ragioni il tutto andò tanto a rilento che nel frattempo scoppiò la guerra e dopo Lussinpiccolo non fu più italiana ma jugoslava e specialmente il cantiere Martinolich non esisteva più.

Il *Dorello III* di Batchelder dopo il varo lasciò le acque di Lussino diretto in America con l'orgoglioso proprietario accompagnato da Pia Cattarinich.

Nel frattempo il circo delle regate di Newport era in fervente attesa



„DORELLO III“ DEL EASTERN Y. C. DI BOSTON

„Dorello III“, la seconda goletta in acciaio costruita dal cantiere navale M. U. Martinolich di Lussinpiccolo, è stata varata davanti un folto pubblico alle 16 del giorno 25 aprile.

Il yacht, completato in soli 4 giorni, parti il 30 aprile alla volta di Boston. Sono imbarcati per la traversata dell'Atlantico l'armatore Mr. Batchelder del Eastern Y. C. di Boston, il corrispondente Vucho e l'equipaggio composto di nove persone al comando del giovane capitano A. Martinolich di Lussinpiccolo.

„Dorello III“, che è uguale al „Lynx“ costruito l'anno scorso dallo stesso cantiere per conto di altro yachtman di Boston, ha le seguenti caratteristiche:

Lunghezza fuori tutto m. 30.

Lunghezza al galleggiamento m. 20.

Larghezza al baglio m. 5.45.

Dislocamento tonn. 80.

Diamo in questa pagina tre belle assunzioni del „Dorello III“:

sopra: la goletta scende in mare;

centro: partenza a piene vele;

sotto: battesimo del „Dorello III“; sui fianchi si spezza la bottiglia di Champagne.

„DUX“ ex „Scirocco“

Il presidente della sezione di Lussinpiccolo del R. Y. C. Adriaco ha acquistato in questi giorni a Fiume il bellissimo 12 m. S. I. „Scirocco“.



della new entry, come si può capire dagli articoli pubblicati già dal febbraio di quell'anno sul New York Times. Il *Dorello III* era atteso per la fine di giugno, in tempo per le regate a Newport.

Stando a quanto risulta dai passaggi di proprietà del *Dorello III*, Batchelder si stancò presto di questo yacht, che nel 1929 venne venduto a Elizabeth Mitchell di New York la quale lo ribattezzò *Morning Star*.

Nel 1935 fu venduto a Charles H. Thorne di Riverside, Connecticut, e registrato a Bridgeport come porto d'armamento. Dopo altri cinque anni passò, sempre con il medesimo nome, a far parte di una piccola flotta di yachts, la Pond School Cruise, inc. dello Annapolis Y.C. nel Maryland. **(foto 9)**

Nel 1942 il destino volle fugacemente riunire le due imbarcazioni uscite dal cantiere Martinolich, che ormai non esisteva più essendo stato venduto ai Fratelli Messina.

Il *Lynx V*, che era stato nel frattempo ribattezzato *Marpacha* dall'allora proprietario Charles Deere Wiman di

Moline, Illinois, della Deere & Co, grossa azienda di prodotti agricoli, fu acquisito dalla Guardia Costiera Americana il 18 agosto 1942 e ribattezzato USS *Pocotaligo* (IX-86) il 4 settembre dello stesso anno. Il 13 ottobre fu messo in servizio presso il 7° Distretto navale, dove prestò servizio di pattugliamento costiero fino al 28 giugno del 1944. Venne quindi rivenduto al proprietario di prima, il 14 marzo 1945, riassumendo il nome *Marpacha*. Nel 1964 fu iscritto al registro messicano, dopo aver presumibilmente cambiato nuovamente proprietario, da quanto si può desumere dall'inserzione che la offre in vendita, pubblicata dopo il 1958. **(foto 10).**

Nulla si sa sulle sue eventuali performances in regate.

Anche il *Dorello/Morning Star*, venne acquisito dalla Guardia Costiera: esattamente il giorno dopo del *Lynx*! Venne ribattezzato USS *Forbes* (IX-90) il 16 settembre 1942 e, in forza anch'esso presso il 7° Distretto navale, prestò servizio di pattugliamento costiero, ma solo fino al 12 agosto 1943. Il 21 marzo 1945 venne venduto, riassumendo il precedente nome *Morning Star*.

Nel 1949 fu acquistato, e registrato a San Francisco, da Richard S. Rheem, proprietario di un'azienda di Los Angeles che produceva contenitori in acciaio ed elettrodomestici. Egli era un appassionato velista con un chiodo fisso: battere il record di 11 giorni 14 ore e 46 minuti nella regata Transpacific, detenuto fin dal 1923 dal *Mariner*. Nel 1947 aveva già partecipato alla Transpacific, con un'altra imbarcazione, arrivando quarto.

Rheem sottopose quindi il suo nuovo acquisto, il *Morning Star*, che durante tutto il periodo di guerra era stato





foto 10

molto trascurato, a un radicale refitting, allo scopo di ripristinarne le antiche prestazioni e aumentarne la superficie velica. Era deciso a riuscire nell'impresa, anche se avesse dovuto ripetere la regata per dieci anni di fila.

foto 11



Invece, raggiungendo Honolulu in 10 giorni 10 ore e 13 minuti, già al suo primo tentativo, nel 1949, si aggiudicò il primato e la “Barn Door”, il trofeo per il primo arrivato (**foto 11**).

Il *Morning Star*, pur essendosi aggiudicata la Barn Door nel 1949, 1951 e nel 1955, battendo il suo stesso record, mai riuscì a vincere il King Kalakaua Trophy, cioè per la barca che segna il miglior tempo cor-

retto, tenendo conto degli handicap. Negli anni in cui vinse la Barn Door, arrivò rispettivamente quarta, seconda e seconda nel King Kalakaua Trophy.

Il record di 9 giorni 15 ore e 5 minuti del 1955 restò imbattuto fino al 1965!

Ma a quell'epoca il *Dorello III/Morning Star* non esisteva più.

Il *Morning Star* cambiò nuovamente proprietario nel 1957, un certo Louis Benoit, e poi nel 1960, quando fu venduto a Fuller Earle Calloway III, di una nota famiglia di manifatturieri tessili della Georgia (**foto 12**). Nel 1961 F. E. Calloway si cimentò nella Transpacific: partecipò con il *Morning Star* alla "Tahiti Race", 3571 miglia tra San Pedro e Papetee, arrivando quarto.

Una nota interessante: nello stesso anno, nell' "Honolulu Race", 2250 miglia da San Pedro a Honolulu, Tino Straulino, con il suo *Corsaro II*, arrivò quarto. Due imbarcazioni "lussignane" si trovarono contemporaneamente nelle stesse acque, facendosi onore, quasi dall'altra parte del mondo!

Nel maggio 1963 Calloway decise di portare il suo *Morning Star*, a quell'epoca trasformato in ketch, sulla costa atlantica, per partecipare alla regata Transatlantica, in partenza da Newport. Il jet set delle regate attendeva con impazienza il *Morning Star*, ormai un'autentica star che tutti davano a priori come vincente, ma il *Dorello/MorningStar* non arrivò mai a Newport. A causa di un errore di rotta, affondò sulla barriera corallina nei pressi dell'isola di Providencia,



nel golfo del Messico, a est del Nicaragua, il 19 giugno 1963 (**foto 13 e 14**).

Nell'incidente non ci furono vittime in quanto la barca si adagiò al margine tra la barriera corallina e l'abisso e l'equipaggio ebbe il tempo di mettersi in salvo.

Possiamo seguire l'ultimo viaggio di *Morning Star* nel diario di Brian McDermott di Vancouver, British Columbia, che al tempo del disastro fu membro dell'equipaggio di questa opera d'arte della cantieristica uscita dal cantiere di Marco Umile Martinolich di Lussinpiccolo nel 1927.

Sono riconoscente al cap. Eric Wiberg, autore e storico nautico di New York City www.ericwiberg.com, per avermi fornito importanti notizie e fotografie di *Morning Star* e a Silvio Cattarinich per le foto di G.L. Batchelder e della coppa vinta da *Dorello*.



foto 13



foto 14



Ricordo della famiglia di Marco Umile Martinolich, al centro con la moglie Marietta, i figli e le figlie, le nuore, i generi e i nipoti.

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

La grande passione, la competenza e la capacità di analizzare i particolari che spesso sfuggono agli osservatori superficiali e aggiungono uno specifico interesse alle ricerche e ai commenti che l'amico Sergio Pepe scrive per il Notiziario per accompagnare le straordinarie foto, assolutamente storiche, che stanno venendo alla luce dall'archivio Carbone. I maestosi transatlantici che transitavano nel Porto di Napoli sono la testimonianza di un'epoca irripetibile in cui la cantieristica, le compagnie d'armamento e gli uomini che li comandavano, hanno contribuito a fare grande l'Italia sui mari del mondo.



LE NAVI TRANSOCEANICHE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(parte IV)

SERGIO PEPE

In questa carrellata di navi transoceaniche transitate nel Porto di Napoli, non può mancare almeno una delle due ultime grandi navi bianche, la *Michelangelo*, la prima in esercizio, alla quale è stato dedicato un servizio di 11 immagini il 13 maggio 1965, in occasione dello scalo per la traversata atlantica inaugurale (**foto n.1**).

Ancora una volta Maurizio Eliseo, affiancato da Simone Bandini, giunge in soccorso: “*Michelangelo e Raffaello* -

La fine di un'epoca” (Hoelpi 2010) indica che la prima traversata verso New York ebbe inizio a Genova il 12 maggio, scalo a Cannes, sosta a Napoli il successivo giorno 13 dalle 9 alle 16, scalo a Gibilterra il 15, e arrivo a New York alle ore 10,35 del 20 maggio, con una media di 25,94 nodi. Ovviamente, nel libro sono ampiamente descritti e illustrati sia il viaggio inaugurale, che l'affollatissima festosa accoglienza a Napoli quel 13 maggio del 1965. Come ogni reporter che si rispetti, Riccardo Carbone non poteva omettere di fotografare vicende dolorose, come il rientro in Italia della *Michelangelo* il 27 aprile 1966, dopo che nella traversata verso New York aveva subito perdite umane (3 vittime) e

foto 1



gravi danni.

Infatti, il 12 aprile 1966, durante la navigazione verso New York, la *Michelangelo* cambiò rotta per prestare soccorso ad una nave e si trovò al centro di una tempesta di enorme potenza. Un'onda, dopo aver superato la prua, raggiunse la parte frontale della nave, sfondando le lamiere, i finestrini del ponte di comando, gli oblò, con

distruzione delle cabine poste verso prua dei ponti Lance, Superiore e Lido
(vedi: www.michelangelo-raffaello.com)

Le **foto n. 2 e 3** riprendono l'entrata nel porto e l'accostata verso il lato Nord del Molo Angioino. Noterete una singolarità: mancano i rimorchiatori!

Ebbene sì, quel giorno a Napoli c'era lo sciopero del personale dei rimorchiatori e il Comandante Giuseppe Soletti eseguì una perfetta manovra di ormeggio, senza rimorchiatori e senza poter neppur contare sulle eliche di manovra prodiera, all'epoca non ancora diffuse.



foto 2



foto 3



Ed eccolo il Comandante Soletti (**foto n.4**), mentre è impegnato durante la conferenza stampa che si tenne a bordo, subito dopo l'ormeggio.

La cronaca di quella serata è qui riportata:
www.archiviola stampa.it

foto 4

Errata corrige alla parte III (boll. N. 76) I transatlantici che partivano dai porti inglesi o francesi e che, quindi, sino ad allora avevano svolto servizio sulla “rotta del sole”, iniziarono ad entrare nel Mediterraneo per crociere turistiche leggasì I transatlantici che partivano dai porti inglesi o francesi e che, quindi, sino ad allora NON avevano svolto servizio sulla “rotta del sole”, iniziarono ad entrare nel Mediterraneo per crociere turistiche.

L'INIMMAGINABILE MARINERIA

Piero Ferrozzi continua la serie dei suoi racconti sulle vicende marinare del Lago Maggiore, "l'inimmaginabile mariniera" alla quale lui, da autentico marinaio d'acqua salata, vuol dare la dignità che si merita. Questa volta ci racconta le vicende storiche circa la presenza di Giuseppe Garibaldi sulle acque del Verbano.



LA GUERRA DI GARIBALDI SUL LAGO MAGGIORE

Ogni città d'Italia, anche la più piccola, ha visto il passaggio di Garibaldi; non poteva mancare Arona? Ed anche la Navigazione sul lago Maggiore fu direttamente coinvolta.

PIERO FERROZZI

Si era alla prima guerra d'Indipendenza ed al successivo armistizio di Salasco del 9 agosto 1848. Cinque giorni dopo, il 14 agosto, ad Arona era giorno di mercato.

Nel porto i barconi e le colmane dei mercanti scaricavano di tutto, ortaggi, frutta provenienti dalle colline del Vergante, prodotti dell'artigianato, pellami e lana dai paesi dell'Ossola, sale, granaglie e prodotti lavorati arrivavano dal milanese.

I carretti percorrevano le strade della cittadina verso i banchi di vendita facendosi strada a fatica tra la folla di acquirenti e curiosi.

Il Capitano Ponzoni sul "Verbanò II" all'ancora di fronte al porto, faceva gli ultimi controlli prima della partenza per Magadino in bacino Svizzero.

Si trattava di percorrere tutto il lago dall'estremo sud all'estremo nord per complessivi 58 Km più le deviazioni per i vari scali per imbarcare e sbarcare passeggeri e merci; per il ritorno sarebbe ripartito l'indomani mattina di buonora.

La caldaia era già in pressione ed lui aveva ordinato "i giri di ruota" per il riscaldamento della macchina; il macchinista aveva manovrato il cassetto di distribuzione, il vapore era affluito al cilindro con un sibilo leggero, il pistone si era pigramente mosso e la biella aveva iniziato a far ruotare l'asse delle due grandi ruote a pale.

All'aumentare della velocità di rotazione dei due propulsori in un ribollire di acque il battello prese a sussultare trattenuto all'ormeggio dalle grandi boe disposte a triangolo. Macchina in temperatura!

Il timoniere aveva azionato la tromba dopo aver spurgato il vapore dal condotto ed al doppio richiamo tra poco le barche di servizio si sarebbero staccate dalla stazione dell'imbarcadere per portare i passeggeri, il barcarizzo era pronto, le merci invece erano già state imbarcate.

Tutto come al solito o non proprio!?

Il Comandante Ponzoni restò di sasso quando, repentinamente, diverse barche fino a poco prima dissimulate nel via vai della giornata di mercato si affiancarono al battello e numerosi armati lo assaltarono prendendone possesso.

Intanto al Direttore della Navigazione Giacomo Redaelli che, richiamato dall'insolito trambusto, dalla finestra del suo ufficio nella vicina sede dell'Impresa di Navigazione sul lago Maggiore aveva assistito allibito alla scena giungeva un biglietto così concepito:

Signor Giacomo Redaelli,

mettete con la maggiore brevità i due vapori di cui potete disporre a mia disposizione.

GIUSEPPE GARIBALDI



Il Pfo "Verbano II". In primo piano i barconi da carico col tipico lungo timone.

Naturalmente non era un invito né tantomeno una cortese richiesta, ma un vero e proprio dictat; anche il p/fo *San Carlo* comandato dal Capitano Vismara, fu requisito con numerose barche e barconi per trasportare le sussistenze ed i cavalli.

Al Comune di Arona Garibaldi chiese, si fa per dire, la somma di 10.000 franchi (poi ridotti a 7.000 per le preghiere del sindaco), 20 sacchi di riso, 10 di avena (poi ridotti a 3) e 1.280 razioni di pane.

Furono sequestrati anche numerosi barconi che, caricati con materiali e garibaldini (in tutto 1300 circa) furono predisposti al traino dei battelli.

Verso le 15,30 il convoglio levò gli ormeggi e si diresse verso il centro lago.

Iniziò così l'avventura dei battelli in mano a Garibaldi che per quindici giorni crearono non pochi grattacapi a tre governi, il Piemontese, l'Austriaco e quello Svizzero di fronte ai quali essi rappresentarono uno strano stato vagante espressione di un'Italia non ancora nata e già in guerra.

Il governo Piemontese, benché incolpevole, temeva di essere accusato di venir meno alle clausole dell'armistizio, il governo Austriaco vedeva i battelli come un mobile rifugio dal quale Garibaldi poteva far partire imprevedibili colpi di mano contro qualunque presidio della sponda lombarda ed il governo Svizzero era pressato dalle accuse Austriache di mancata neutralità e dalle proteste degli azionisti Ticinesi dell'Impresa di navigazione che temevano per l'incolumità dei natanti.

Costeggiando la sponda piemontese il più lontano possibile dalla sponda del lago in mano austriaca, il convoglio giunse che era già notte all'altezza di Cannero da dove puntò deciso verso la sponda lombarda e, col lago piuttosto agitato, prese ormeggio di fronte a Luino dopo le 21.

L'indomani, 15 agosto 1848, sul far del giorno le truppe sbarcarono e presero posizione.

L'aneddotica che spesso accompagna la cronaca, fa sapere che il Generale quella mattina dopo aver organizzato la tattica della ormai imminente battaglia, fu colto da un fulminante attacco di dissenteria e, forse per un comprensibile senso di pudore (era pur sempre l'eroe dei due mondi!), non inviò nessuno alla ricerca di un



La battaglia di Luino del 15 agosto 1848 in una stampa dell'epoca.

rimedio, ma prima di raggiungere i suoi si recò personalmente alla farmacia Clerici (ancora oggi attiva a Luino dove pare si conservi il pestello col quale fu confezionato il farmaco galenico). Nelle stesse ore verso Luino era in marcia il battaglione austriaco comandato dal maggiore Mollinary.

Lo scontro fu inevitabile e ne scaturì la prima vittoria di Garibaldi in territorio italiano.

Il Maresciallo Radesky, compresa allora la serietà della situazione, corse ai ripari ed il 26, dopo alterne vicende, a Morazzone 800 garibaldini circa si trovarono di fronte oltre 19.000 austriaci del Generale d'Aspre e dovettero in tutta fretta reimbarcarsi e prendere il largo.

Con varie vicissitudini, i battelli navigarono e sostarono in alto lago da dove il C/te Ponzoni fece giungere alla Direzione un messaggio:

... "fino che un asse del battello galleggerà io resterò al mio posto, perché non mi renderò mai indegno di quella stima e di quella fiducia che mi dimostrò la società nell'affidarmi i suoi battelli."

Il C/te Vismara, invece, fece una scelta diversa e, sbarcato con una scusa, si rese irreperibile.

I battelli incrociarono poi lungamente in acque svizzere suscitando le ire delle locali autorità e dove Garibaldi col grosso delle truppe si rifugiò.

Rientrarono allora in acque Piemontesi dalle parti di Cannobio e dintorni dove grande era la simpatia per questo manipolo di 300 arditi circa, un po' pazzi che avevano osato sfidare a battaglia navale l'Impero Asburgico a bordo di una improbabile flottiglia da guerra.

Ma ormai Il Condottiero col grosso delle truppe, come detto, aveva riparato in Svizzera e poi chissà dove;



I Castelli di Cannero oggi.

l'avventura non aveva futuro si trattava di prendere tempo in attesa che la questione si chiarissero a salvaguardia dell'incolumità di uomini e cose.

Sostarono allo scopo all'ormeggio ai castelli di Cannero dove, per fortuna, numerosi amici a terra provvedevano ai rifornimenti.

Ci rimane in proposito il racconto di un tale Dadda che il 26 agosto era stato inviato a terra per rifornirsi:

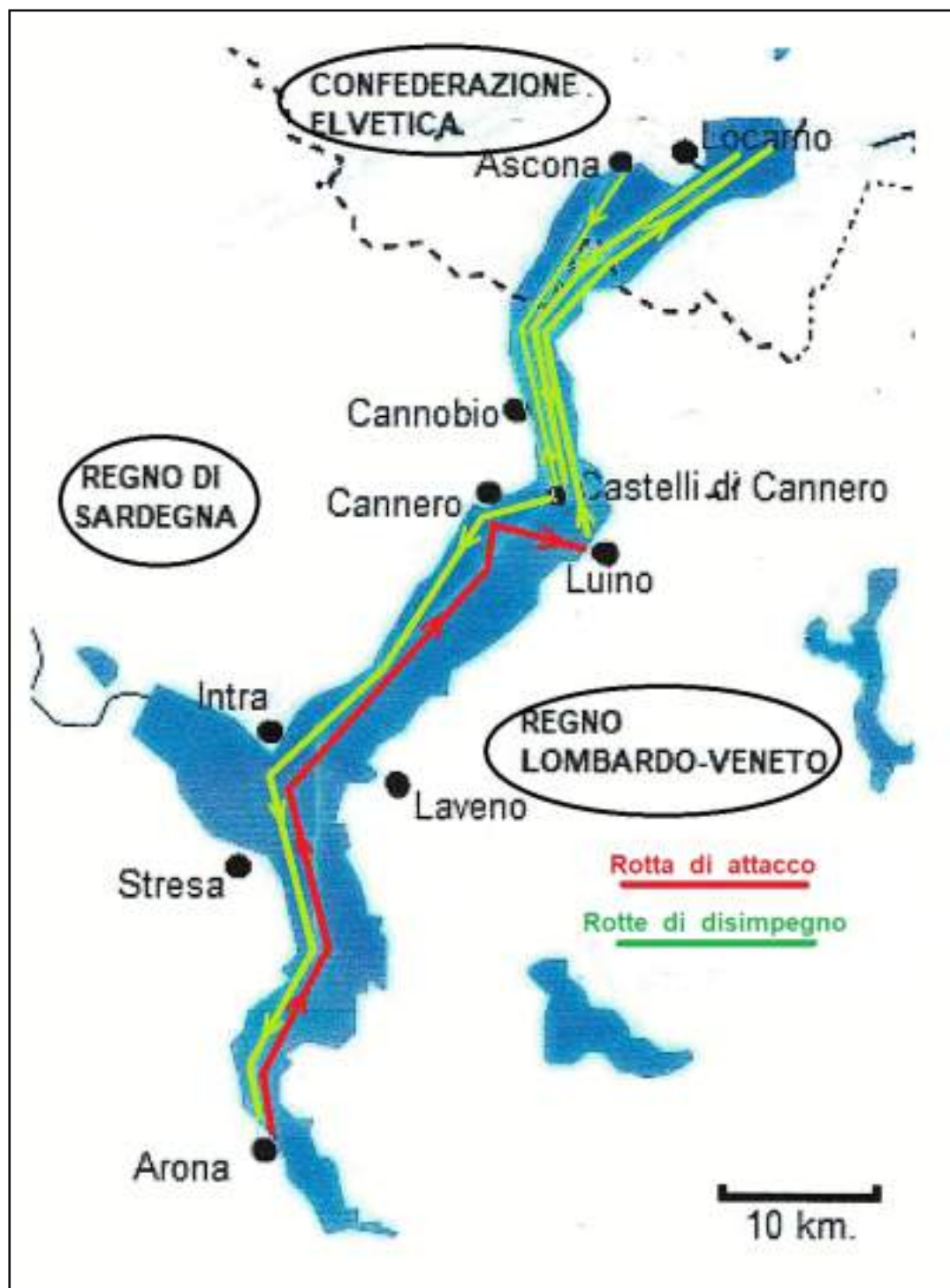
“...disceso in barca e via a Cannobio e là feci compera di ogni cosa (carne, salame, lardo, riso, pasta e molto pane pagando e facendomi fare il biglietto da ognuno dei bottegai). Presi delle donne con gerlo e feci portare ogni cosa alla barca, il barcaiolo mi disse - fate presto che viene il serviente del Comune con due carabinieri per fermarci ogni cosa - io diedi una spinta alla barca e saltai dentro e ci portammo in alto lago. Ed il serviente gridava - ferma, ferma quella barca! - e noi facendo il sordo siamo andati al nostro destino fino ai battelli”.

Ai Castelli di Cannero i Garibaldini erano pur sempre truppe occupanti e non andavano tanto per il sottile; illuminante, in proposito, ed anche gustosa nel linguaggio è la testimonianza contenuta in una lettera conservata negli archivi dell'Isola Bella inviata il 1° settembre '48 dal notabile locale Gio Battista Mantegazza al proprietario dei Castelli Conte Vitaliano Borromeo allora esule a Torino con lo scopo di perorare la causa dell'affittuario Bartolomeo Zani gravemente danneggiato dall'occupazione:

Eccellenza,

la famiglia di Zani Bartolomeo che hanno in affitto da v.ra Ecc.za il castello di Canero mi incaricano di dichiarare l'operato della legione di Garibaldi nel castello.....due battelli a vapore giunsero nei castelli di Canero alle 12 del 28 in numero di circa 300.

Si introdussero nel castello e sebbene dal Capitano sia stato ingiunto di non creare il benchè minimo danno pure,



Le rotte dei battelli di Garibaldi.

non potendosi aspettar la stessa disciplina, dessi s'accolsero tutta l'uva delle viti ed avvenne l'ammacco di un barile di pesci secchi così detti misoltini del peso di libbre 70. . . esisteva nel castello quantità di legna del peso di fasci quindici circa e del fieno in fasci due circa e ciò pure venne consumato... la famiglia Zani non ha altra risorsa. . . e si fa ardita ad implorare dalla generosità e buon cuore dell'ottima Ecc.za v.ra onde abbia riguardo ai danni avuti..

Non mi è stato possibile rinvenire gli esiti della supplica.

Infine il 31 agosto l'avventura ebbe termine ed i battelli, raggiunta in un primo tempo Ascona per lo sbarco degli ultimi garibaldini e la consegna delle armi, innalzata la bandiera bianca, sfilarono tutto il lago per tornare intatti ad Arona ed al sollevato direttore Redaelli.

Ecco un altro interessante articolo per ricordare l'indimenticabile amico, maestro e cofondatore del CSTN: Franco Belloni. Le eccezionali copertine della rivista della Lega Navale, soprattutto quelle degli anni '20 del Novecento, sono state già oggetto di mostre, pubblicazioni e perfino recentemente di una tesi di laurea, ma Lui resta tra i primi ad averne colto e divulgato l'aspetto e la portata artistica. Possono infatti essere considerate capolavori di grafica e di arte pittorica.



NAVI DA COPERTINA

Una rassegna di artistiche copertine pubblicate da "L'Italia marinara" negli anni Venti. Tra gli autori Francioli e Giordani.

FRANCO BELLONI

All'inizio degli anni Venti, la rivista "L'Italia Marinara", organo ufficiale della Lega Navale Italiana, pubblicava nella prima pagina di copertina la pubblicità di alcune compagnie di navigazione italiane particolarmente attive in quegli anni. La nostra marina mercantile attraversava un periodo di grande ripresa, dopo la stasi forzata, causata dalla prima guerra mondiale, e dalla falci delle perdite subite durante il conflitto di circa il 63 per cento del tonnellaggio totale, il maggiore danno subito dagli Alleati.

Dal 1922 al 1928 furono messi in esercizio dieci transatlantici: "Conte Rosso" e "Giulio Cesare" nel 1922, "Conte Verde" e "Duilio" nel 1923, "Conte Biancamano" nel 1925, "Roma" nel 1926, "Saturnia" e "Augustus" nel 1927 e "Conte Grande" e "Vulcania" nel 1928, per complessive 243.822 tonnellate lorde. A queste navi farà seguito nel 1931, costruito dall'Ansaldo di Genova, il "Rex" della Navigazione Generale Italiana (N.G.I.), con una stazza lorda di 51,061 tonnellate, circa il doppio di quello dei precedenti transatlantici.

Il "Rex", di tutte le navi del periodo, è la più conosciuta per avere conquistato nel 1933, al comando del capitano Francesco Tarabotto, il "Nastro Azzurro", impiegando sul percorso da Gibilterra al battello-faro di Ambrose (New York) 3.181 miglia, 4 giorni, 13 ore e 58 minuti alla media di 29,61 nodi.

Le due nostre prime grandi unità, il "Conte Rosso" del Lloyd Sabauda, fondato a Torino nel 1906, e il "Giulio

Cesare", della Navigazione Generale Italiana, nata nel 1881 dalla fusione della siciliana Florio con la genovese Rubattino, sono i soggetti di alcune pagine pubblicitarie. Entrambi i transatlantici, all'avanguardia dal punto di vista tecnico, diedero inizio a una nuova concezione delle navi passeggeri per le grandi linee, essendo le prime ad essere arredate lussuosamente con architetture e decorazioni insuperate e con un servizio alberghiero da grandi "palaces". Inoltre, avevano i posti di terza classe in cabina.

La grafica della pubblicità delle società di navigazione che reclamizzavano le loro linee sulla rivista "L'Italia Marinara", è quella di un periodo di transizione. È già finita l'influenza del Liberty (*Art Nouveau*), e gli illustratori, più che la ricerca di soluzioni grafiche di effetto per richiamare l'attenzione dei lettori, ricorrono, invece, al "ritratto" della nave in tutta la sua "potenza", quale garanzia di sicurezza e di un servizio efficiente. Si



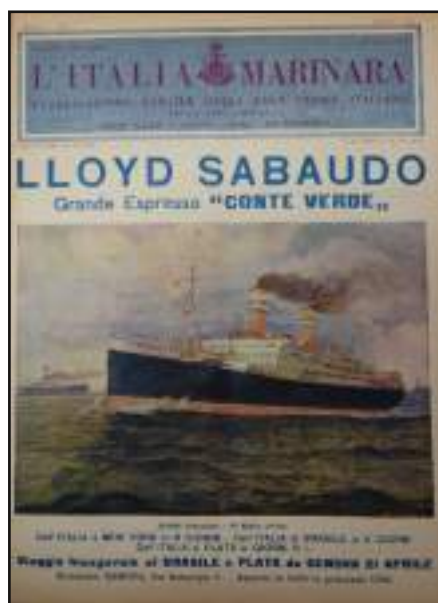
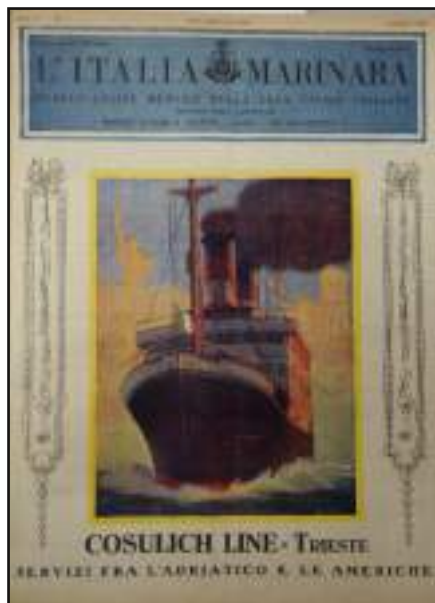


evidenza, inoltre, la velocità, come, per esempio, in alcune pubblicità della Cosulich, Transatlantica Italiana, Sitmar e Navigazione Generale Italiana. Su questa linea di esasperata velocità è la pubblicità del transatlantico "Giulio Cesare" della Navigazione Generale Italiana. Fuori dagli schemi delle altre pubblicità, raffigura la prua affilata della nave in navigazione notturna con due spruzzi d'acqua. Fa, invece, eccezione la pubblicità del "Conte Rosso", dove una specie di figura equestre del famoso Conte Rosso, Amedeo VII di Savoia (1360-1391), sovrasta una nuvola sopra a una piccola nave. L'immagine del messaggio pubblicitario è completata dal testo nel quale viene messa in evidenza la velocità della nave, 20 miglia l'ora, la durata della navigazione, nove giorni dall'Italia a New York, e la data, 15 febbraio 1922, del viaggio inaugurale. Purtroppo, in queste pagine pubblicitarie i nomi degli artisti, ad eccezione di quello Francioli e Giordani, quest'ultimo autore anche di cartoline del Lloyd Triestino, sono illeggibili. Indirettamente c'è un legame tra alcune società di navigazione e la navigazione da diporto. Il Duca degli Abruzzi, primo presidente della Reale Federazione Italiana della Vela, e vincitore della Coppa di Francia, fu

il presidente della Società Italiana Flotte Riunite, formalizzata nel gennaio del 1932 con l'unione della Navigazione Generale Italiana, del Lloyd Sabaudò e dalla Cosulich. Il Lloyd Sabaudò, ebbe come direttore, dall'aprile del 1913 fino al 1932, il marchese Renzo Durand de la Penne, un nome noto nella storia dello yachting italiano: vicepresidente della Lega Navale Italiana dal 1925 al 1927 e proprietario negli anni Venti, del ketch "Grappa" (ex "Maggi IV" e "Moina"), acquistata dal marchese Pietro Negrotto Cambiaso. "Grappa", era una delle più grandi barche a vela del periodo, con motore ausiliario italiane, 110 tonnellate, progettata e costruita nel 1881 da William Fife a Fairlie in Scozia.

Un altro personaggio legato alla navigazione e alla vela da diporto è il capitano Antonio Nicola Cosulich.

Figlio di Callisto Cosulich fondatore della Società di Navigazione Cosulich, è stato l'ultimo presidente della Reale Federazione Italiana della Vela, dello Yacht Club Adriaco di Trieste nonché proprietario dell'8 metri S.I. "Fides", dal nome del primo bastimento a vela della famiglia Cosulich.



Il Notiziario ha già pubblicato in passato articoli di Francesco Guerreschi di San Bassano di Cremona, culture di storia e tradizioni marinare. Nel racconto che pubblichiamo l'autore, immaginando di essere un regista cinematografico dietro la macchina da ripresa, partendo dall'Inghilterra, passando per il Medio Oriente, Mar Nero e Piemonte, Liguria fino a S. Fruttuoso ricostruisce storiche imprese belliche che hanno visto impegnate le principali flotte europee dell'Ottocento.



DESTINI INCROCIATI

“Alcune strade portano più ad un destino che a una destinazione”

(Jules Verne)

FRANCESCO GUERRESCHI



E QUESTO fosse un film. . .

La prima inquadratura della nostra macchina da presa mostrerebbe i palazzi governativi di Whitehall, London, nel giorno di sabato 15 luglio 1848, dove, col beneplacitum del Board of Trade nasce la General Screw Steam Shipping Company società per azioni con capitale sociale di un milione di sterline, diviso in 50.000 azioni da 20 sterline ciascuna, fondata dal già attivo armatore James Laming che con le proprie navi a vela, da circa trent'anni navigava le rotte tra Inghilterra ed Olanda, tanto che nel 1830 fondò a Rotterdam la J. Laming and Sons, nello stesso anno tornò in Inghilterra con quella che fu la prima nave commerciale ad elica.

I propositi della nuova compagnia erano quelli di allargare gli orizzonti commerciali e creare una nuova flotta costituita da navi in ferro con propulsione mista, vela ed elica, capaci di affrontare più velocemente le floride rotte verso Medio Oriente, Sud Africa, India e Australia; certamente propositi innovativi e aggressivi, visto che l'elica in quegli'anni era ancora agli albori.

La costruzione delle nuove navi venne affidata nella quasi totalità al cantiere Charles John Mare & C. Shipyard con sede a Blackwall - Bow Creek, London, proprio alla confluenza del fiume Lea col Tamigi, il cantiere C. J. Mare & C. Shipyard oltre alla costruzione di navi in ferro era specializzato nella lavorazione e fusione del ferro in ogni sua foggia, tanto che aveva lavorato e fornito parti in acciaio per la costruzione del Britannia Bridge sullo stretto di Menai tra il Galles e l'isola Anglesey e del Royal Albert Bridge sul fiume Tamar a nord di Plymouth.

Nell'attesa del varo delle altre unità commissionate al cantiere C. J. Mare & C. Shipyard la Compagnia iniziò i commerci affidandosi alla prima nata chiamata *Bosphorus*, varata nel pomeriggio di sabato 9 giugno 1849, del tipo Auxiliary Screw di 531 tonnellate con macchina a vapore da 80 hp ed elica, armo a nave goletta, inserita sulla rotta Liverpool, Malta, Costantinopoli; a seguire furono varate diverse altre unità sempre costruite in ferro con caldaia a vapore ed elica.

La Compagnia fra alterne fortune e alcuni dissidi interni al gruppo dirigente continuava ad allargare i propri commerci e la propria flotta, arrivando ad impostare, sempre presso C. J. Mare & C. Shipyard, nel 1852 l'unità più grande della flotta; costruita in acciaio, 280 piedi di lunghezza, 41 di baglio, 2.500 tonnellate di stazza, tre ponti, macchina a vapore in grado di imprimere 400 hp all'elica che era montata in modo che in soli quindici minuti, attraverso un verricello poteva essere sollevata dall'acqua per migliorare le prestazioni sotto vela della nave che era armata a brigantino a palo, la nuova unità venne impostata col nome di *Jason* ma, il 21 giugno 1853 venne varata col nome di *Croesus*.

Già durante la costruzione, la nuova nave venne criticata da Mr. Laming fondatore della Compagnia ed esperto





21 giugno 1853 viene varato il Croesus

uomo di mare, per come era stato impostato l'armo velico che a suo dire doveva essere il propulsore principale della nave, criticò pure la costruzione ed il montaggio dell'elica, che riteneva dover essere usata solo in assenza di vento, per risparmiare il costoso carbone, erano i tempi del cambiamento ed evidentemente non era facile lasciare la strada vecchia per la nuova, fra l'altro Mr. Laming, ebbe modo di esprimere la propria visione su come gestire la propulsione delle nuove unità scrivendo e facendo stampare un opuscolo molto dettagliato sull'argomento, che poi distribuì agli azionisti della Compagnia in occasione dell'assemblea generale del 1855.

Il *Croesus* lasciò Southampton martedì 10 gennaio 1854, al comando del Capitano John Vine Hall, comandante e uomo molto apprezzato dalla Compagnia, la meta finale di questo suo primo viaggio era Sidney doppiando Capo di Buona Speranza, e fin da subito le critiche alla nave fatte da Mr. Laming si dimostrarono profetiche, il *Croesus* subì una tale serie di avarie, rotture e incidenti anche gravissimi che costarono la vita a due marinai, l'armo velico si dimostrò veramente mal concepito tanto che sotto vela con vento fresco era quasi impossibile mantenere l'andatura, così scriveva Mr. Laming nella sua relazione agli azionisti: «...a tre giorni dall'aver lasciato Lisbona, il *Croesus* governava così male che subì una violenta strarzata perdendo l'albero di gabbia. Raggiunse il Capo col dritto di poppa e struttura poppiera malridotti dalle vibrazioni dell'elica e dalla tensione del timone sul dritto, tanto da non poter proseguire il viaggio fino a quando non fu eseguita una riparazione provvisoria; e quando finalmente raggiunse Sydney, a forza di pompare continuamente con il motore ausiliario per tenere fuori l'acqua, dovette sottoporsi a una seconda riparazione molto costosa...».



Il Croesus sotto vela

Il *Croesus* riuscì a tornare a Southampton il 14 dicembre 1854 dopo aver sopportato gravi avarie anche sulla rotta di rientro, impiegando undici mesi ad effettuare un viaggio che era previsto durasse meno di sei.

Cambiando completamente inquadratura, pur rimanendo nel medesimo periodo storico, ci spostiamo ora con la nostra macchina da presa in medio oriente, e precisamente sulla costa meridionale del Mar Nero, nella regione del Ponto appartenente all'Impero Ottomano, controllata dalla flotta del Sultano Abdülmecid I, qui dalle alture circostanti riusciamo a riprendere perfettamente l'intero golfo dell'antica città di Sinope, città che diede i natali al filosofo greco Diogene.

Il giorno del ciak sarà mercoledì 30 novembre 1853.

Và detto che, il nostro spostamento a Sinope è stato motivato dal fatto che da qualche tempo i rapporti tra la Sublime Porta e l'Impero Russo dello Zar Nicola I furono contraddistinti da continui contrasti fino ad incrinarsi ed arrivare poi alla definitiva fenditura il 31 maggio 1853, quando con lettera del proprio Cancelliere di Stato Conte Karl Vasil'evič Nesselrode al ministro degli esteri Ottomano Mustafa Reşid Pasha, la Russia ruppe di fatto le relazioni diplomatiche e come primo atto di ostilità il 3 luglio 1853 le teste delle colonne dell'esercito Russo varcarono il confine tra i due imperi, delimitato in quella regione dal fiume Pruth, ed occupò le province Moldo-Valacche. Causa ufficiale di tale frattura fu la così detta "Questione dei Luoghi Santi", alla quale vanno aggiunte le mire espansionistiche della Russia verso l'ormai decadente Impero Ottomano, mire espansionistiche che però non



Le Flotte Inglese e Francese nella baia di Besika agosto 1853

piacevano affatto alle grandi potenze europee (Francia ed Inghilterra in testa, l'Austria e la Prussia mantennero una sorta di neutralità armata) che garantirono il Loro appoggio al Sultano senza però rompere i rapporti con la Russia. La prima mossa di Inghilterra e Francia per entrare nello scacchiere fu di spostare le proprie navi da guerra che stanziavano; a Salamina le francesi, al comando dell'Ammiraglio de la Susse (poi rilevato dall'Ammiraglio Hamelin) ed a Malta le inglesi, al comando dell'Ammiraglio Dundas, nella baia di Besika situata sulla costa nord-occidentale dell'Anatolia, sul Mar Egeo, di fronte all'isola di Bozcaada poco a sud dell'imbocco dello stretto dei Dardanelli, senza però entrarvi, per non infrangere la cosiddetta "Convenzione degli Stretti" del 13 luglio 1841 sottoscritta a Londra da Austria, Gran Bretagna, Prussia, Russia, Francia e Turchia, che prevedeva la chiusura del Bosforo e dei Dardanelli alle navi da guerra straniere anche in tempo di pace, la violazione di detta convenzione sarebbe stata interpretata dalla Russia come una dichiarazione di guerra; ma i tempi non erano ancora maturi.

Nel frattempo nelle acque del Mar Nero erano iniziate le manovre delle due flotte avversarie, nell'ottobre 1853 una squadra della Flotta Turca fu inviata da Costantinopoli verso la Circassia «...era partita con armi, denaro, munizioni e truppe, per isbarcare sulle nostre coste della Circassia, ed aveva quindi lo scopo di dare latitudine maggiore alle operazioni di attacco...» (così definì la spedizione il Conte di Nesselrode), il tutto era destinato ai ribelli turchi che si opponevano alla dominazione russa in quell'area, il convoglio fu avvistato da una Squadra Russa che non riuscì però ad intercettarlo. Il 5 novembre la Pirofregata russa *Vladimir* di pattuglia al largo dello stretto, avvistò nei pressi del Bosforo il vapore armato turco *Pervaz-Bahri*, il Comandante Russo decise immediatamente per l'attacco e con una manovra impeccabile si pose nella posizione che impediva al Turco il rientro nello stretto, il primo colpo fu sparato dai Russi alle 10 del mattino, alle 13 il piroscafo turco semidistrutto abbassò la bandiera e si arrese. Alcuni giorni dopo una seconda squadra turca lasciò Costantinopoli per la Circassia, ma la stagione avanzata ed un intenso fortunale suggerirono al comandante ottomano Vice-Ammiraglio Osman Paschà di riparare nella baia di Sinope. Anche questa volta i movimenti turchi erano stati avvistati dalle navi russe in esplorazione al largo del Bosforo, le quali, appena il tempo lo consentì e aspettando rinforzi da Sebastopoli posero il blocco a Sinope, era il 23 novembre 1853.

Il giorno successivo allarmato dalla situazione il Comandante Turco inviò un messaggero a Costantinopoli per spiegare la situazione «...sei navi da guerra russe, una corvetta e due navi a vapore sono costantemente in mare aperto vicino al porto; poi vanno alla deriva, quindi manovrano. Sei-otto fregate e due piroscafi, secondo le informazioni più accurate, erano visibili all'altezza dei porti di Bartin e Amastro. In ogni caso, un grande porto militare nemico non è lontano. Il suo squadrone può ricevere rinforzi e attaccarci con i proiettili incendiari. Quindi, se non riceviamo rinforzi e se questa situazione dura per diversi giorni, speriamo



5 novembre 1853 scontro tra Vladimir e Pervaz-Bahri

che Dio ci protegga, ma la flotta imperiale può subire una sconfitta...». Ma nessun aiuto arrivò dalla Capitale.

Arrivarono invece i rinforzi chiesti dal Comandante Russo Vice-Ammiraglio Pavel Stepanovich Nakhimov che diramò immediatamente ai comandanti delle unità il seguente messaggio: «Avendo ricevuto l'ordine di iniziare

operazioni militari contro navi militari turche, ritengo necessario informare i comandanti delle navi del distaccamento che mi sono state affidate, che in caso di un incontro con un nemico anche a noi superiore, lo attaccherò, essendo assolutamente sicuro che ognuno di noi farà il proprio dovere».

A questo punto la Squadra Russa era composta da: sei navi di linea, tre da 120 e tre da 84 cannoni; due fregate, una da 54 e una da 44 cannoni e tre vapori da 4 cannoni ciascuno; nella baia di Sinope per i Turchi erano ancorate: sette fregate, una da 62, una da 60, una da 58, una da 56, una da 54, due da 44 cannoni; tre corvette, due da 24 e una da 22 cannoni e due corvette a vapore da 12 cannoni ciascuna più due trasporti ed altri tre piccoli mercantili in rada; va detto che la baia di Sinope era protetta da sei batterie costiere sulle quali l'Ammiraglio Turco contava molto.

Ed arriviamo a mercoledì 30 novembre il giorno che aspettavamo per le riprese.

Già alle prime luci dell'alba la squadra russa è in movimento per entrare nella baia e sferrare l'attacco, il tempo piovviginoso e nebbioso fa il loro gioco, la visibilità non supera il mezzo miglio e quando vengono avvistate, le navi russe navigano a circa tre nodi, sufficienti per uscire dal tiro delle batterie costiere più esterne ed arrivare ad ancorare, era circa mezzogiorno, all'apparizione della Squadra Russa l'Ammiraglia Turca Auni-Allah aprì il fuoco, da documenti Russi erano le ore 12,28.

Inizialmente i turchi riuscirono a mettere a segno diversi colpi ma quando le navi russe posizionate su due colonne iniziarono a rispondere al fuoco la superiorità delle loro armi, la precisione di tiro e la robustezza delle loro navi virò l'esito della battaglia a loro favore, tant'è che alle 14,30 la battaglia poteva dirsi finita, ma le navi russe continuarono a far fuoco fino alle 16 per distruggere completamente sia le navi che le batterie di terra avversarie.

L'intera baia di Sinope e parte della città, alle quattro del pomeriggio erano completamente avvolte dalle fiamme, tutte le navi turche avevano preso fuoco colpite dai proiettili esplosivi dei cannoni Paixhans di cui erano dotate le navi di linea russe, gli incendi durarono oltre ventiquattro ore, tra i turchi si



contarono circa 4000 morti ed un numero imprecisato di feriti tra i quali il Vice-Ammiraglio Osman Paschà che venne fatto prigioniero con altri Comandanti. Le perdite fra i russi furono di 38 morti e 210 feriti, anche le navi russe subirono gravi danni, in particolar modo la nave Ammiraglia *Imperatrice Maria* e la Nave di Linea *Granduca Costantino*, soprattutto nell'attrezzatura e alberatura. L'unica nave turca che si salvò fu il vapore *Taif* che riuscì a disimpegnarsi ed uscire dalla baia inseguito da un vapore russo che non riuscì però a raggiungerlo, il *Taif* fece rotta su Costantinopoli dove giunse il 2 dicembre.

La battaglia di Sinope fu definita l'ultima grande battaglia combattuta tra navi a vela, ormai il legno e la tela avevano fatto il loro tempo, il futuro sarà del ferro e del vapore.

Lasciami spendere ancora qualche riga o lettore sulla battaglia di Sinope per mettere in luce due curiosità: come è naturale, prima e durante la battaglia, in città vi fu il fuggi fuggi generale, pare che il più lesto sia stato addirittura il Governatore di Sinope, Hussein Pasha, fuggito con la propria carrozza trainata da splendidi cavalli preparati con largo anticipo, chi non fuggì invece fu l'agente consolare austriaco Pirogents, che rimase a Sinope, il quale riferì «...prima dell'inizio della battaglia l'ammiraglio russo fece sapere all'ammiraglio turco che voleva entrare in trattative e mandare presso di lui una barca per parlamentare...»; le fonti turche però non confermano il fatto ritenendo che il Console abbia confuso i segnali. In ogni caso, i turchi percepirono l'apparizione dello squadrone russo come un attacco e iniziarono per primi la battaglia. La seconda riguarda la data della battaglia; consultando le varie fonti infatti ci si accorge che la battaglia di Sinope coinvolse tre mondi completamente diversi tra loro, anche nei calendari, per la parte Turca la battaglia fu combattuta il 28 Safar 1270 (Calendario Islamico Higri), per la Russia Zarista il 18 Novembre 1853 (era ancora in uso nella Russia Ortodossa il Calendario

Giuliano, abbandonato nel 1917 dopo la Rivoluzione d'Ottobre a favore di quello Gregoriano) per l'Europa Occidentale il 30 Novembre 1853 (Calendario Gregoriano).

Le notizie portate a Costantinopoli dal *Taif* si diffusero in fretta in tutta Europa, la battaglia di Sinope fu lanciata



in prima pagina da tutti i quotidiani dell'epoca come "il massacro di Sinope", o come "un attacco ingiustificato", in effetti in Europa si può dire che nessuno sapesse, se non gli adepti, che gli scontri tra le due Flotte erano iniziati ormai da tempo, sta di fatto che la battaglia di Sinope divenne il "casus belli" per Francia ed Inghilterra che, il 27 marzo 1854 la Francia ed il 28 l'Inghilterra dichiararono guerra alla Russia, iniziava così di fatto la Guerra di Crimea allora chiamata "Guerra d'Oriente".

Finite le riprese a Sinope e riposte le macchine da presa nelle apposite casse facciamo ritorno in Europa, precisamente a Torino, il viaggio non sarà certo comodo,

purtroppo nel 1853 l'Orient Express non era ancora in servizio.

Inizieremo le riprese della terza parte del nostro film il 26 gennaio 1855; nel frattempo la guerra prese vigore con scontri e battaglie terrestri e marittime, dal mar Baltico al Caucaso, fino a quando nel settembre 1854 gli alleati franco-inglesi-turchi spostarono il fronte nella penisola di Crimea, sulla sponda settentrionale del Mar Nero, attaccando e mettendo sotto assedio la città fortificata di Sebastopoli, il maggiore porto militare e commerciale Russo dell'area.

L'impresa che inizialmente fu giudicata dagli alleati alla portata, col passare del tempo si dimostrò più ardua di quanto si credesse, i lunghi lavori d'assedio, gli assalti, le micidiali battaglie stremavano nel fisico e nella mente gli uomini, che oltre alla ferrea resistenza dei soldati Russi incontrarono l'altrettanto ferrea morsa del "Generale Inverno".

Il 14 novembre un violentissimo uragano si scatenò sul Mar Nero settentrionale coinvolgendo i campi militari alleati che vennero rasi al suolo: tende, baracche, magazzini, ospedali, anche alcune navi con a bordo gli scarsi approvvigionamenti vennero affondate; poi arrivarono la neve ed il grande gelo «...si guardava con viva ansietà l'abbassarsi del termometro, la rigida tramontana poteva portarci via in una notte tutta la guardia delle trincee...», in queste condizioni estreme, con scarsità di provviste e mal equipaggiati, gli uomini iniziarono ad ammalarsi e morire, in particolar modo risultarono maggiormente flagellati gli Inglesi, che arrivati in Crimea in 54.000, alla data del 18 gennaio 1855 restavano solo in 17.000, dei quali solo 12.000 in grado di prestare servizio in trincea.

Le notizie di questa grave situazione arrivarono sulla stampa europea attraverso i resoconti degli inviati di guerra in Crimea, l'opinione pubblica ne fu molto scossa e spinse i governi ad affrettare l'invio di approvvigionamenti e uomini, la Francia sia pure con fatica riuscì ad inviare a Sebastopoli uomini e mezzi adeguati, l'Inghilterra dal

canto suo inviò grandi mezzi ma pochi uomini, tanto che i francesi iniziarono a lamentarsi di dover sostenere il peso maggiore della guerra. Constatata la difficile situazione i governi di Inghilterra e Francia si trovarono d'accordo sull'idea di trovare un alleato che inviasse in Crimea uomini freschi, indispensabili per proseguire nel conflitto. L'invito ad entrare nella



coalizione venne rivolto al Re di Sardegna Vittorio Emanuele II, il quale attraverso il proprio primo ministro Camillo Benso Conte di Cavour, che già da tempo vedeva nell'alleanza una opportunità politica per il futuro "Italiano", accettò.

Ed eccoci a venerdì 26 gennaio 1855, le nostre macchine da presa sono sistemate nella grande sala all'angolo sinistro del piano nobile di palazzo Carignano a Torino, qui si trova l'ufficio del primo ministro Conte di Cavour, nel quale si sta firmando il trattato di alleanza tra Regno di Sardegna, Francia ed Inghilterra, al tavolo della firma oltre al Conte sono presenti: Sir James Hudson ministro plenipotenziario britannico presso la corte dei Savoia, diplomatico con i fiocchi senza il quale probabilmente non si sarebbe arrivati all'unità d'Italia «l'Inglese che era più italiano degli italiani stessi» e Antoine Alfred Agénor de Gramont duca di Guiche ambasciatore di Napoleone III a Torino. L'accordo prevedeva l'invio da parte dei piemontesi di un corpo d'armata di 15.000 uomini e l'impegno a mantenerlo tale con l'invio successivo dei necessari rinforzi, Francia ed Inghilterra si impegnavano qualora ve ne fosse bisogno, nella difesa dello Stato Sardo per tutta la durata del conflitto, l'Inghilterra poi si incaricava di sostenere il piccolo Regno Piemontese con un prestito di un milione di sterline (al tre per cento di interesse), e mettere a disposizione le proprie navi per il trasporto del Corpo di Spedizione Sardo e di tutto il necessario. Il giorno stesso della firma il Governo del Re, nella persona di Cavour, presentò le convenzioni appena firmate al Parlamento per l'approvazione, dopo lunghi ed accesi dibattiti alle Camere il tutto venne approvato e l'8 marzo 1855 veniva pubblicato il conseguente articolo di legge.

Spostiamoci ora con le nostre macchine da presa divise in due truppe in Liguria, una nel piccolo borgo di San Fruttuoso e l'altra a Genova nel cui porto il 21 aprile 1855 ci attenderà una sorpresa, useremo per il viaggio la nuova direttissima Torino-Genova la più importante linea ferroviaria del Regno con la quale attraverseremo la Galleria dei Giovi la più lunga d'Italia.

Nel frattempo a Torino partiva la macchina per il reclutamento e l'organizzazione del Corpo di Spedizione, in primo luogo venne organizzato in Genova il Magazzino militare di transito nel quale furono



Imbarco a Genova del Contingente Sardo per la Crimea

accumulate quantità di vettovaglie, attrezzi, vestiario artiglierie ed altro sufficienti per tre mesi, pronti per essere imbarcati al seguito del corpo di spedizione che nel frattempo si andava formando e che venne radunato ad Alessandria, in totale vennero chiamati a formare la forza armata 18.058 uomini, ben oltre i 15.000 convenuti.

Il mattino del 14 aprile l'intero corpo di spedizione si trovava schierato in piazza d'armi in attesa dell'arrivo di Sua Maestà Vittorio Emanuele II, il quale giunto direttamente da Torino, passò in rassegna le truppe prima di partecipare alla solenne funzione religiosa di benedizione dei partenti e delle bandiere. Il giorno seguente iniziarono le partenze per Genova, nel cui porto erano ancorate le 21 navi a vapore e le 24 a vela inglesi destinate al trasferimento verso la Crimea.

Sabato 21 aprile 1855, puntuali arriviamo nel porto di Genova per assistere e riprendere la partenza del primo trasposto carico di materiale e uomini adeguati a creare in Crimea un primo punto di appoggio per il grosso del corpo di spedizione che sarebbe giunto successivamente, ed ecco la sorpresa, il vapore destinato a questo viaggio è il già conosciuto *Croesus* della General Screw Steam Shipping Company, le navi della quale erano state noleggiate in toto dal Governo inglese per le necessità della guerra, è previsto che il *Croesus* debba prendere a rimorchio per l'intero viaggio il brigantino *Pedestrian*, la lentezza delle operazioni di carico però spostano la partenza del convoglio al giorno 24, quando, alle otto del mattino poco fuori l'imboccatura del porto, le due navi pronte per la partenza nell'effettuare la manovra per il passaggio del cavo di rimorchio si urtano pesantemente, i pennoni dell'albero di trinchetto del *Pedestrian* si infilano tra le sartie dell'albero di mezzana del *Croesus*, il trinchetto del

Pedestrian meno robusto si spezza abbattendosi in coperta, nel divincolarsi da questa situazione il *Croesus* urta anche il bompresso del *Pedestrian* rendendolo inservibile, alla fine il cavo viene recuperato ed intorno alle nove il convoglio sia pur danneggiato si mette finalmente in navigazione.

Sono passate da poco le dieci quando la nostra troupe sistemata sulla sommità della torretta di avvistamento di San Fruttuoso per riprendere il passaggio al largo del convoglio, vede le due navi dirigere a terra, con trepidazione iniziano immediatamente le riprese; ma sentiamo dalla viva voce del Comandante del *Croesus* Capitano John Vine Hall il motivo di questo inaspettato cambio di rotta:

«...navigavamo quattro o cinque miglia distanti dalla costa, quando intorno alle dieci a.m., la mia attenzione fu attirata dal Signor Maynard, secondo ufficiale di guardia, e dal signor Smith, nostromo, riguardo alla circostanza che lo strallo di maestra fumava, pensammo che essendo di canapa avesse preso fuoco. In seguito a questo ho osservato il Fumaiolo estremamente caldo, dal quale usciva una grande quantità di vapore, il suddetto calore aveva dato alle placche del ponte una forma convessa. Allora ho detto al macchinista di guardia di



moderare il fuoco e di bagnare il carbone. Subito dopo il fumo si è osservato nel ponte intermedio, il medico mi riferì che l'infermeria, che era vicina al Fumaiolo, era invasa dal fumo...».

Quindi sembrerebbe un inizio di incendio a bordo! Ma ascoltiamo ancora il Comandante:

«...Noi immediatamente abbiamo collegato le manichette antincendio alla pompa di estinzione, e ho ordinato di dirigere l'acqua contro la paratia da dove usciva il fumo. Abbiamo poi tagliato la coperta da ambo le parti del Fumaiolo, ed abbiamo rotto diversi osteriggi della coperta per dirigere al meglio il flusso d'acqua.

Dopo aver pompato per molto tempo e aver mandato una grande quantità d'acqua all'interno dello scafo, tanto per mezzo delle pompe che per mezzo degli uomini, il fumo pareva crescere, nonostante tutti i nostri sforzi.

Allora ho chiamato il primo ufficiale, e gli ho manifestato il timore che il fuoco stesse estendendosi, gli ho ordinato di attivare gli uomini per preparare le scialuppe, destinando un ufficiale per ciascuna di esse onde vegliare che le medesime venissero trasferite a poppa in sicurezza. Fatto questo fu dato ordine alla gente incaricata delle barche di non permettere ad alcuno di calarvisi, tutta questa operazione fu eseguita con molta difficoltà, perché non potevo permettermi di perdere tempo riducendo la velocità, avendo cambiato la nostra rotta verso terra, per sbarcarvi la truppa con la massima rapidità, nel caso il fuoco facesse maggiori progressi...».

A quanto sembra il Comandante Hall ha maturato la decisione di arenare la nave:

«...Ho fatto avvisare il *Pedestrian* che il mio bastimento era in fiamme e che sarebbe stato opportuno che anche loro preparassero le loro scialuppe per dare aiuto in caso di necessità. Dopo di che ho segnalato al *Pedestrian* di liberarsi dal cavo di traino. Stavamo andando fumanti verso la costa quando l'incendio sembrò calmarsi, ma tutto d'un tratto una fiamma apparsa tra la coperta mi fece credere non esservi molta speranza di salvare il bastimento. Saputo che la sala macchine stava diventando inabitabile per la grande quantità di fumo, ho ordinato al capo macchinista di aumentare il fuoco alle macchine così che i motori potessero lavorare più a lungo possibile nel caso in cui i macchinisti si trovassero obbligati ad abbandonare la sala macchine.

Visto l'aumentare dell'incendio ho considerato che la cosa migliore da fare fosse arenare il più velocemente possibile la nave. Sembrava difficile potersi approssimare alla costa essendo tutta di alte rocce, ma scoprendo una chiesa in una vallata mi ha colpito e ho pensato che si dovesse trovare in quel punto un seno dove ho fatto dirigere il bastimento...».

Simultaneamente la nostra macchina da presa perfettamente posizionata riesce a riprendere l'intero sviluppo della sciagura; di nuovo il Comandante:

«...Trovandoci molto vicini alla costa abbiamo visto di nuovo la chiesa e una piccola spiaggia ai suoi piedi, il bastimento fu portato destramente a doppiare la punta di roccia che sporge in fuori e dopo aver urtato una prima volta, è sbandato verso la cala, raddrizzatosi ha poi arenato abbastanza dolcemente a breve distanza dalla costa rocciosa, circa dieci iarde. L'albero di trinchetto e tutto il suo armo erano incendiati e il centro del bastimento era tutto in fiamme. Ordinai immediatamente che si apparecchiassero le barche e dissi all'ufficiale comandante della truppa di farvi calare i suoi soldati, i quali lasciavano il bastimento chi da sopra il bompresso e altri dal barcarizzo, dopo che i militari erano tutti sbarcati in terra ho detto ai marinai di porsi nelle barche e quando tutti erano in terra si portò una barca per gli ufficiali e per me, il fuoco ora saliva attraverso le scale del salone e il bastimento era diventato una massa perfetta di fuoco per cui era totalmente impossibile salvare il carico...».



San Fruttuoso, sepolcreto della famiglia Doria Pamphilj
nel quale riposano le spoglie di Maria Avegno

Purtroppo però il carico non fu la peggiore delle perdite:

«...Sfortunatamente si suppone che tre o quattro dei militari siano annegati stante la loro imprudenza di gettarsi nel mare contro le mie rimostanze e malgrado li avessi assicurati che se fossero stati calmi si sarebbero salvati tutti.

Una barca con due donne venne dalla spiaggia per dare aiuto ma i soldati volendo salirvi tutti insieme la affondarono, il marinaio Burns annegò cercando di salvare le donne, anche una di loro rimase annegata...».

Le vite umane perse nel disastro del *Croesus* furono, secondo i giornali dell'epoca, sei (1), oltre al marinaio inglese Burns persero la vita i militari del Regio Esercito: Roggero, Befanti, Straggiotti e Minola.

Le due donne a bordo della piccola barca accorsa in aiuto dei naufraghi erano le sorelle Maria e Caterina Avegno, quest'ultima pur riportando gravi ferite riuscì a salvarsi, Maria invece perse la vita quasi sicuramente stratonata sott'acqua da quei militari che incapaci di nuotare si aggrapparono a lei.

L'atto di limpida generosità di Maria Avegno ebbe grande eco non solo in Italia ma in tutta Europa, molteplici azioni di riconoscenza e generosità furono poste in essere a favore della sua numerosa famiglia (pare che Maria fosse madre di otto figli), alla sua memoria il governo del Regno di Sardegna, nel giugno del 1855, concesse la medaglia d'oro al Valor Civile, era la prima volta che questo riconoscimento veniva assegnato ad una donna italiana, la Regina Vittoria le conferì la Victoria Cross, la più alta onorificenza militare britannica, Louis-Marie de Lahaye visconte de Cormenin, fondatore di un'associazione che ha lo scopo di celebrare in una cappella della Cattedrale di Notre Dame a Parigi una messa "per modum suffragii" quotidiana in favore di tutte le persone che hanno donato la propria vita per salvare quella del prossimo, ha voluto che Maria Avegno fosse inserita tra queste benemerite.

Le spoglie di Maria Avegno riposano in una tomba del sepolcro di famiglia dei Principi Doria Pamphilj nell'Abbazia di San Fruttuoso.

Se questo fosse un film...

Ma purtroppo questo non è un film, ma una tragedia vera, nella quale i destini di persone lontanissime tra loro, si sono incrociati nella minuscola e sperduta baia di San Fruttuoso.

Dalle fonti si rilevano dati discordanti; Cristoforo Manfredi nel suo libro - La spedizione Sarda in Crimea nel 1855-56 - scrive: «I periti, compresi quelli che si sommersero nel capovolgimento di una barca di cui diremo appresso, asciesero in totale a 24.»



Quando i lettori danno seguito agli articoli pubblicati inviando commenti o notizie aggiuntive e magari foto d'epoca particolari ed inedite, la funzione del nostro Notiziario raggiunge un obiettivo particolare: portare alla luce ricordi, fatti, personaggi che altrimenti andranno perduti. Il commento sulla Mostra Baglietto che abbiamo pubblicato sul Notiziario di novembre ha dato lo spunto all'amico Ammiraglio Giuseppe Angrisano, noto ed affermato idrografo affermato anche in campo internazionale, di ricordare e documentare con foto le campagne da lui condotte sulle navi della Marina e l'uso delle speciali barche costruite appositamente da Baglietto, delle quali, sembrava non ci fosse memoria.

Molto bello l'articolo dedicato al Cantiere Baglietto!

Baglietto non aveva fatto solo navi e barche a vela. Aveva anche fornito alla Marina Militare le cosiddette **idrobarche**. Chiamavamo così le stupende due lance idrografiche di circa sei o sette metri e pesanti circa quattro tonnellate. Erano imbarcate su Nave **Staffetta** vecchia corvetta canadese della II Guerra mondiale. Le misure che ho citato sono molto approssimative; spero di avere quelle esatte che ho chiesto di ricercare negli archivi del Cantiere Baglietto.

Lo Staffetta, negli anni 60 era la principale nave idrografica della Marina. Io da TV vi imbarcai per due campagne idrografiche: 1964 Golfo dell'Asinara (Cte CF Ilio Foschini) e 1965 Golfo di Cagliari (Cte CF Antonio Cozzani). Ilio Foschini, di origini napoletane, era un ufficiale entusiasta che amava la precisione e ci faceva lavorare bene. Il Comandante Cozzani, spezzino, anche lui idrografo bravissimo, era stato nostro insegnante in Accademia Navale. Era anche un eccellente pescatore. Ci faceva trovare le spigole fresche ed un vino bianco di Sardegna ghiacciato quando, la sera, tornavamo a bordo della nave, ormeggiata in porto a Cagliari, dopo aver scandagliato sotto costa. Ho inserito qui le spigole ma non so se fanno parte delle tradizioni nautiche. Giovanni Iannucci e Giancarlo Basile non hanno mai ceduto, nei loro racconti, alla tentazione di menzionare un buon piatto.

Durante la campagna nelle acque del golfo dell'Asinara, a bordo dello Staffetta eravamo due Tenenti di Vascello: Alessandro Ronca, che fece la maggior parte della topografia costiera, ed io a bordo dell'idrobarca.

Durante la campagna 1965 io, come capo servizio idrografia (Alessandro Ronca era invece in comando di una nave idrografica minore) facevo un po' di tutto: dalla topografia costiera allo scandagliamento sotto costa. Sia Alessandro Ronca che io siamo stati, in seguito ed in tempi successivi nominati Direttori dell'Istituto Idrografico della Marina. Io, in particolare, ho avuto poi, la chance di diventare Direttore e poi Presidente dell'Organizzazione Idrografica Internazionale.

Per lo scandagliamento sotto costa imbarcavo sull'idrobarca con il team di circolisti, radiooperatore, motorista ed un timoniere (punto di forza: era un pescatore di Gaeta si chiamava Peroni). Mestiere divertente e direi sportivo tutto affidato all'abilità di fare il punto in velocità con rilevamenti ottici (niente GPS) e di leggere il fondale con precisione sulle strisce dell'ecoscandaglio. Eravamo bravi, ci divertivamo ed il lavoro riusciva bene.

Allego qui tre immagini della idrobarca Baglietto, prese durante la campagna del 1964.

In un film, che si proiettava nei centri di addestramento alla guerra anti sommergibile, la protagonista era la corvetta **Compass Rose** uguale allo **Staffetta**.



Il centro antisom (fornito di simulatori) era a Malta e poi fu spostato ad Augusta.

Uno dei temi di addestramento era la manovra evasiva per evitare l'impatto del siluro. Questo veniva individuato da un rumore idrofonico che, appearing all'improvviso, si sentiva fortissimo nel simulatore. Uno di noi a turno, doveva eseguire la manovra evasiva con cambi di direzione e velocità. Gli altri osservavano. Se il manovratore sbagliava, gli osservatori simulavano il nuoto dei naufraghi. Eravamo giovani ed entusiasti del mestiere di marinai. Ci potevamo quindi permettere una scenetta goliardica. **(Giuseppe Angrisano)**



Idrobarche Baglietto



Cenni storici a dati della nave idrografica Staffetta.

La nave idrografica Staffetta protagonista del racconto dell'Amm. Agrisano, era lunga F.T. 63,48 metri ed era stata varata nel cantiere Morton di Montreal in Canada nel 1942 come corvetta appartenente alla classe Flower con il nome di Privat. Nel 1948 venne acquistata dalla Compagnia di Navigazione Toscana con il nome di Elbano. Successivamente è passata alla Marina Militare dalla quale fu adattata a nave idrografica presso l'Esercizio Lunensi di La Spezia. È stata radiata l'1.2.1971.



RICORDO DI GIUSEPPE TOZZI (1941-2018)

Con il cuore pieno di tristezza gli amici di una vita, consoci della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, danno l'addio a Peppe Tozzi. Cinquant'anni di comune passione per il mare e per la vela ci hanno messi sulla stessa strada.

Un vero gentiluomo, un amico generoso e infinitamente disponibile, ironico e dalla battuta pronta e divertente; è stato sempre un piacere il tempo che abbiamo passato con Lui, sia in mare, sia attorno ad un tavolo per lavoro o per passare in allegria una serata.

Stimato avvocato in campo professionale, è stato Ufficiale di Regata Nazionale della Federazione Italiana Vela e per oltre vent'anni storico Delegato Regionale per la Campania della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana.

Negli anni '90 è stato uno dei promotori del ritorno della Classe Dinghy 12' a Napoli armando un scafo classico di legno costruito dal Cantiere Colombo nel 1992 al quale ha dato il nome di Marina d'Equa (I-1837), spiaggia tipica a Vico Equenze, il buon ritiro delle sue vacanze.

Ha seguito il "Centro Studi Tradizioni Nautiche" sin dalla sua istituzione ed è stato un appassionato lettore del nostro NOTIZIARIO CSTN.



La poppa del Dinghy di Peppe Tozzi con la targa e il nome in classico stile marinaro

La Chiave del Respiro

Incontro con gli atleti della vela e gli amanti del mare per illustrare l'importanza, per il benessere fisico e mentale, essere consapevoli delle proprie modalità di respirazione usufruendo delle tecniche di regolazione del respiro. Il metodo DMT. (a cura Marco Flavio Tosello)

Il 25 ottobre 2018, nell'ambito della seconda edizione della rassegna "Gli Stati Generali del Mare", promossa dalla Delegata al Mare dott.ssa Daniela Villani del Comune di Napoli, in collaborazione con il Presidente Avv. Alfredo Vaglieco della Lega Navale Italiana Sezione di Napoli, Molosiglio, ed in proseguimento degli eventi programmati da APID SUD - Napoli - Reggio Calabria, per la settimana della DanzaMovimentoTerapia APID, si è presentata La Chiave del Respiro nel "I Salotti Del Benessere©" metodologia ideata e promossa dalla dott. Sara Diamare Vice Presidente APID e Dirigente psicologa ASL NA 1 Centro. All'incontro erano presenti i relatori Dott. Marco Flavio Tosello, Dirigente Psichiatra, UOSM 32 e la dott.ssa Maria Sabelli Spec. Amb. Psicologa branca psicoterapia dell'ASL NA 1 Centro, la dott.ssa Angela Terracciano Counselor, la dott.ssa Romina Tavormina psicologa Danzamovimentoterapeuta Apid, Alessandra Russo, Danzamovimento- terapeuta ed insegnante Yoga, la psicologa dott.ssa Anna Ferrara, una studentessa dell'Università Suor Orsola Benincasa, per educator del metodo, Marzia Amoroso, gli atleti della vela e gli amanti del mare.

In questo incontro si è illustrato quanto sia importante, per il benessere fisico e mentale, essere consapevoli delle proprie modalità di respirazione. Dopo un breve saluto da parte delle Autorità, ha preso la parola il Dott. Tosello spiegando le profonde connessioni tra il respiro ed i tessuti cardiaci e cerebrali interessando fortemente la platea. Numerosi sono stati gli interventi che hanno reso il dibattito informale ed interessante. Esaurito il dibattito si è presentata la DMT e tecniche di regolazione del respiro. La dott.ssa Sara Diamare ha cambiato scenario alla sala mettendo gli operatori ed i partecipanti in cerchio, setting tipico del modello dei "Salotti del Benessere©" ed ha guidato le persone in movimenti ed in esercizi di regolazione del respiro, utilizzando delle immagini che hanno facilitato la visualizzazione del respiro all'interno del corpo. Al termine ognuno ha verbalizzato i propri vissuti e tutti, anche se in maniera diversa, hanno sentito dei benefici a livello mentale, nel tono dell'umore ed una maggiore consapevolezza del proprio respiro. Nel vivere insieme tale esperienza, si è creata una relazione intima ed informale tra i partecipanti, che si è conclusa, come previsto dal modello, con una esperienza di DanzaMovimentoTerapia, che in tale contesto è sorta spontaneamente, come relazione motoria tra due partecipanti che in modo commovente, hanno consentito al gruppo di testimoniare e di partecipare ad un profondo scambio del vissuto attraverso il corpo.





STRETTO DI MESSINA

TRAVERSATA E COLLEGAMENTI

Autore Attilio Borda Bessana,

Editore Pungitopo, 2018, pagine 240, € 35

Edito da Pungitopo, Stretto di Messina. **Traversata e collegamenti**, è il nuovo libro del giornalista Attilio Borda Bossana, che propone un'analisi della complessa storia dei trasporti e dell'attraversamento del braccio di mare, in rapporto alle ragioni della salvaguardia della vivibilità della vasta Area dello Stretto. Un tema che non conosce tempo, pendolo dell'incertezza, tra sogno e realtà; antico e moderno, con valenze diverse; oggi atemporale moltiplicatore d'interesse o profonda letargia, secondo le stagioni politiche o il succedersi degli appuntamenti elettorali.

Questione che fa riemergere il filo conduttore della

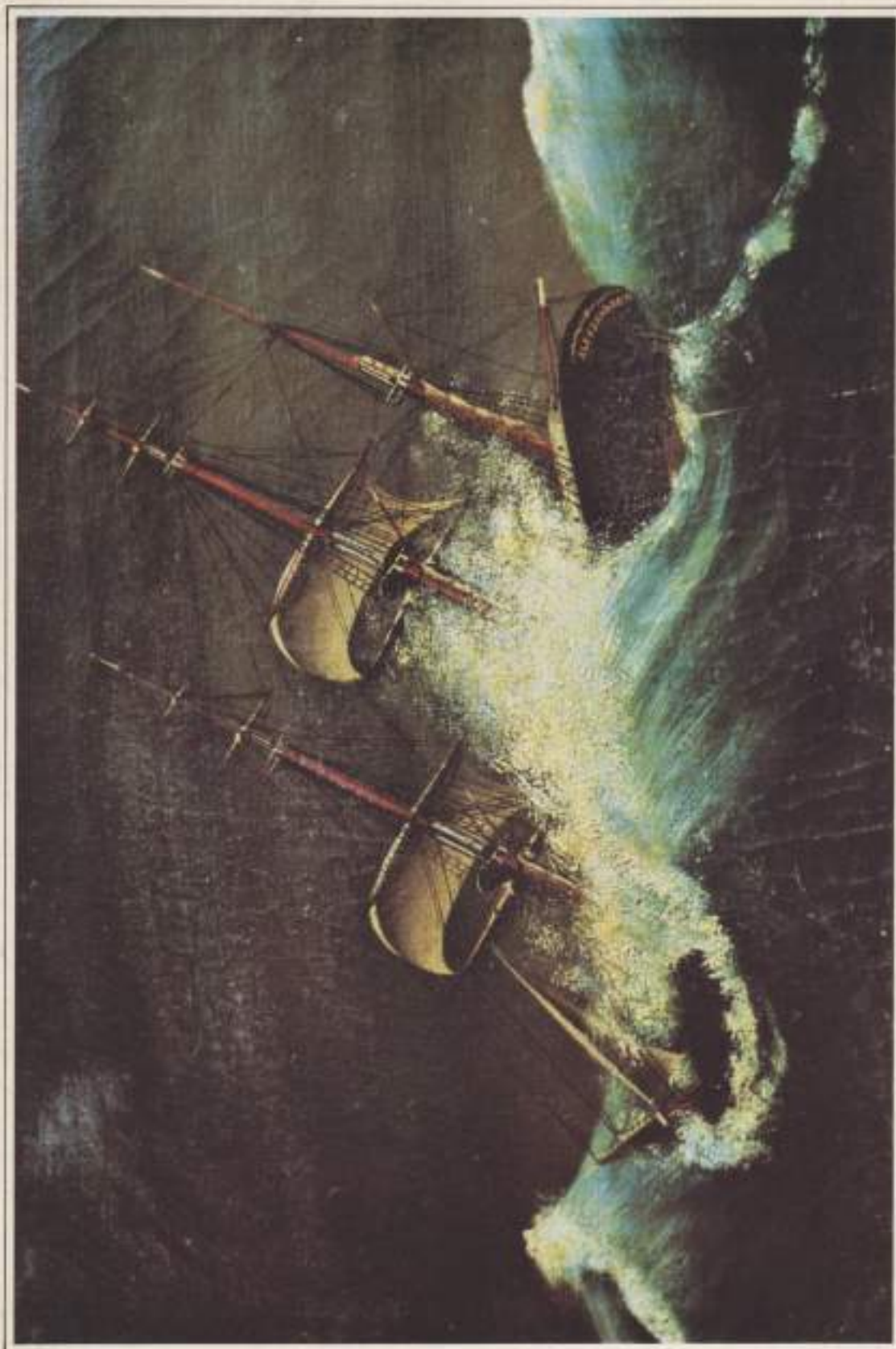
storia di Messina ritmata tra intermodalità dei trasporti, collegamenti marittimi e ferroviari o attraversamento stabile, circonlocuzione questa per mimetizzare la parola "ponte". Tutte visioni di quel ponte di carta, di gomma, del mito, dei sospiri, della discordia, o delle polemiche, spesso; ma anche ponte "infinito", immaginario oppure negato, vietato, proibito, imprescindibile, indispensabile, follia, risorsa, spot, utile, inutile, mostro e illusione. Teatro del mito, poliedrica saga dell'oscillazione, arco narrativo di vicissitudini da esplorare con uno sguardo sul ponte, oltre il ponte e ...dal ponte. Lo Stretto di Messina attraversato, collegato; ieri, oggi e in un prossimo futuro è infatti lo schema filologico scelto dall'Autore attraverso la rilettura dell'ampio dibattito in Parlamento e di quanto emerso sulla stampa, in tanti anni e in diverse stagioni politiche del Paese, evidenziando con un percorso parallelo l'e/involuzione che il trasporto marittimo ha registrato nel tempo.

Curiose, poco conosciute e a volte inedite, sono poi alcune finestre inserite nel testo come la "regia" traversata nel 1881 di re Umberto I e della regina Margherita; lo Stretto attraverso le figurine; la posta nei contenitori lanciati dai marinai in transito nelle acque dello Stretto o la querelle che nel 1894, interessò le Aule parlamentari per il nome del piroscafo Vis, che operò nei collegamenti tra Sicilia e Calabria. I traghetti, fanno parte di tale scenario, "uniscono col filo continuo del loro andirivieni, - scriveva il poeta barcellonese Bartolo Cattafi nel 1960 - come spole grosse e rozze, le due rive; questo è uno degli specchi d'acqua più movimentati al mondo e, nonostante tutto ciò, tra i più decaduti".

Questo ed altro, come il cinema. la fotografia, i documentari, sono chiamati a testimoniare l'interessante lavoro di analisi e ricerca compiuto dall'autore in un libro che merita davvero di essere letto.



AIUTATECI A DIFFONDERE IL NOTIZIARIO TRA I VOSTRI AMICI APPASSIONATI DELLA CULTURA DEL MARE



Bianchi Enrico, scampato a un fortunale nello Ionio, per G. R. (4 ottobre 1857).