



Notiziario CSTN

LUGLIO 2020
N° 95



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio 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 IX - N° 95

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Le cartoline della Vela | pag. 16 |
| • Porti e Approdi delle Due Sicilie | pag. 2 | • XVII Olimpiade 1960 | pag. 22 |
| • Capolavori della letteratura | pag. 6 | • L'equazione del tempo | pag. 25 |
| • Marina Mil. Italiana e Olimpiadi | pag. 10 | • Posta al CSTN | pag. 29 |
| • Vecchie storie di pirati | pag. 13 | • Regole di rotta ... mura a sinistra | pag. 31 |

EDITORIALE

La prima gran bella notizia post-pandemia che abbiamo il piacere di dare ai nostri lettori riguarda due importanti donazioni che sono pervenute in questi giorni di giugno 2020. Carlo Rolandi, fondatore e maggiore donatore del CSTN, ci ha fatto giungere un'ulteriore donazione di XXX volumi tra i quali spiccano quelli dei principali club nautici del mondo intero che aggiunti a quelli già in archivio ci consentono di poter affermare che sulla materia nessuno in Italia può vantare una simile esclusiva raccolta. La consistente donazione di Carlo Rolandi, quasi tutta "velica", riflette i ruoli decisamente fuori dal comune e sempre ai vertici da lui ricoperti nella storia della vela agonistica nazionale e mondiale: da atleta olimpico, campione europeo e italiano (2 e 5 titoli nella Classe Star) in 30 anni di attività a dirigente, da Giudice di Regata internazionale a Presidente FIV (1980-1988), da Membro della Federazione Mondiale della Vela a Presidente Onorario FIV (in carica).

La dottoressa Maria Teresa De Gregori da Roma ha donato al CSTN numerose annate, tutte rilegate, di importanti riviste nautiche appartenute al padre Aldo, appassionato amatore di storia navale, che vanno ad integrare il patrimonio dei periodici posseduti dal CSTN.

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli (Blue Passion). Foto di luglio: Omaggio alla subacquea.

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Gaetano Perillo, Luigi Prisco, Francesco Rastrelli, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Antonio Tommasi*



POTETE SEGUIRCI ANCHE SU



COME

[@Tradizioninautiche](https://www.instagram.com/Tradizioninautiche)

RITAGLI DI STORIA

Gaeta è il primo porto che Antonio Formicola ha scelto per aprire la rassegna che ha preparato per il nostro Notiziario CSTN e con la quale ci farà fare un viaggio virtuale lungo le coste del Regno delle Due Sicilie. Come in tutti i suoi lavori Formicola arricchisce la narrazione di dati e particolari che sono frutto di anni di ricerche. Gaeta in particolare, soprattutto per la sua posizione geografica, ancor prima dell'avvento dei Borbone, è stato un approdo strategico al centro del Mediterraneo.



PORTI E APPRODI DELLE DUE SICILIE PORTO DI GAETA

ANTONIO FORMICOLA

Gaeta, antica città di mare, vide la realizzazione di un approdo per l'interessamento di certo Marchese Arimanno David Spadalfieri che, il 4 Novembre del 1457, in qualità di Sindaco e Primo Capoporto iniziò i lavori per la realizzazione del Porto di Gaeta, con la collaborazione di fabbri, carpentieri e mastri fabbricatori locali.

Durante il periodo aragonese anche Gaeta, insieme a Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, stabilì rapporti commerciali con varie città marinare del Mediterraneo. Inoltre la pesca era una delle attività principali degli abitanti di Gaeta che praticavano la particolare "pesca a strascico" che pertanto veniva detta "alla gaetana".

Con la dominazione spagnola, iniziata nel 1504, il ruolo di "piazzaforte del Regno di Napoli" fu molto più accentuato e la città fu dotata di nuovissime fortificazioni bastionate, alle pendici del Monte Orlando sistemandovi numerose e potenti artiglierie. Non va dimenticato che nell'ampia rada di Gaeta nel giugno del 1571 si radunò la flotta pontificia che, al comando dell'ammiraglio Marcantonio Colonna, salpò il 24 giugno del 1571 per unirsi al resto della flotta cristiana, e scontrarsi a Lepanto con i saraceni.



Veduta di Gaeta della seconda metà del XVII secolo. In primo piano il "Torione" con la batteria S. Maria posta a protezione del porto. Anonimo, incisione coeva. Dal Web.

Con l'arrivo di Carlo di Borbone Gaeta continuò ad avere un importante ruolo di piazzaforte e le strutture portuali all'epoca consistevano in quel piccolo seno del golfo sito ai piedi orientali della città dove entravano ed uscivano tartane e battelli.



Planta de Gaeta (1710). Particolare che inquadra l'ambito del porto e la rada. Da Galliga, bnf, Fr.

Nel 1760 l'ingegnere idraulico Giovanni Bompiede fu incaricato di effettuare un sopralluogo al porto per individuarne le necessità. (1)

Dalla relazione fatta dal tecnico risultavano vari guasti alla struttura e che quindi era bisognevole di miglioramenti, ma si evinceva anche che vi erano in essere sul porto dei privilegi feudali che non consentivano una normale gestione tecnico-amministrativa.

In considerazione del fatto che i feudatari traevano dai "Diritti di ancoraggio" una rendita di ben 1.000 D.ti l'anno, senza provvedere alla normale manutenzione dell'approdo, il reggente Bernardo Tanucci, nel 1762, fece ricomprare dallo Stato tutti i diritti esistenti su quello scalo.

Di conseguenza la Corona ebbe la

possibilità di sostenere le spese necessarie per il mantenimento dell'approdo, ricavandone anche una certa rendita..

Nel 1778 si procedette, nella zona interna, alla messa in opera di un primo tratto di banchina; quello sottostante il "Bastione S. Maria". Negli anni successivi si portò a termine il completamento dell'opera giungendo fino all'altezza della "Porta di Mare". Contemporaneamente, per protezione dai marosi, furono eseguite delle gettate di scogli lungo tutto il tratto esterno del Bastione S. Maria.

Dopo la seconda restaurazione, in base alle Ordinanze Generali della Real Marina, emanate il 1° ottobre del 1818, Gaeta divenne un porto di Seconda Classe. In quello stesso anno, in prossimità della "Porta di Mare" venne costruito un piccolo scalo di alaggio ed un moletto di sottoflutto sulla cui testata si edificò la fabbrica destinata ad avere funzione di sede della "Deputazione della Salute" (Sanità marittima) e Capitaneria di porto.

Dopo la salita al trono di Ferdinando II, a partire dal 1847, furono intrapresi vari lavori di ristrutturazione facendone carico al Ramo Guerra per le fortificazioni, al Ministero dell'Interno e dei Lavori Pubblici per le scogliere e le banchine, mentre per lo "spurgo" del fondale l'onere restò a carico della Real Marina. (2)

A seguito delle insistenze del Capitano del porto Ferdinando II, nell'agosto del 1849 (3), approvò un primo stato preventivo di spesa di D.ti 1.770 per operare un miglioramento generale delle strutture del porto di Gaeta. Il progetto prevedeva: la ricostruzione dell'ala dritta dello scalo di alaggio con la sistemazione di alcune colonnine ed anelli di ormeggio, il restauro dell'intera banchina che recinge il detto porto ed un parziale dragaggio del fondale. Con i primi lavori, affidati al Genio, si restaurò un tratto di banchina lungo 54 palmi (14 m.) mentre per il restante tratto di palmi 778 (205 m.) compresi tra la Chiesa di S. Giuseppe ed il Bastione S. Maria la riparazione fu affidata all'appaltatore Tommaso de Rosa con un preventivo di spesa di D.ti 8.000 (4).

Durante il corso dei lavori, che furono portati avanti nei successivi sette anni e terminati nel settembre del 1858, una mareggiata (gennaio 1852) provocò ulteriori danni che diedero luogo ad un aggiuntivo impegno di spesa per D.ti 88,30. Oltre ai precitati lavori si effettuò il trasferimento di alcune colonne di ormeggio dalla "Porta di Mare" in altro punto del porto sostituendole con quattro grossi anelli di ferro; altre colonne d'ormeggio furono poste davanti all'Ufficio della *Deputazione di Salute*, davanti all'Ufficio del Capitano del Porto ed al lato opposto che guardava la "Batteria dell'Annunziata".



Il porto e la rada di Gaeta visti da levante (1790). J.F. Hackert. olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

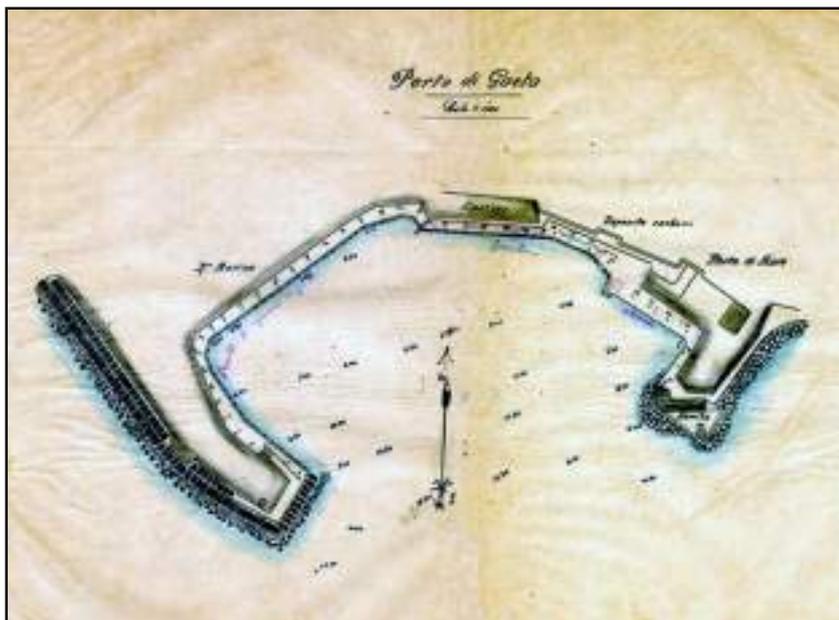
L'edificio della Deputazione della Salute pure fu oggetto di lavori di ampliamento e miglioramento. Difatti, a partire dalla seconda metà del mese di maggio, si provvide innanzitutto alla riparazione del tetto, al rifacimento della facciata ed alla sistemazione di alcune inferriate. Gli ampliamenti riguardarono la costruzione di due stanzette: una per riporvi le merci e un'altra per le persone destinate a trascorrervi brevi periodi di "contumacia" (quarantena). Il tutto per una spesa di D.ti 1.465. (5)

Per quanto riguarda l'aumento della profondità dei fondali dell'ambito portuale i lavori iniziarono nell'ottobre del 1856 con lo sgombrò dalle pietre di tutta la zona circostante le banchine. Nei due anni successivi si diede luogo al dragaggio, con un'apposita draga, per raggiungere i 20 piedi di profondità voluti.



Il porto e la rada di Gaeta visti da ponente (1790). J.F. Hackert. olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Come per gli altri porti anche per Gaeta Ferdinando II prevede la sistemazione di moderni fari e fanali per migliorare la navigazione notturna. Alla fine del 1850 (6) l'apposita commissione aveva previsto per Gaeta la costruzione di due fari: "...uno di 4° ordine a lume fisso sul terrapieno dell'antica batteria di Malpasso, ed un fuoco di porto ad eclissi sullo sporgente presso i due pilastri che sostengono l'asta della Real Bandiera ad oriente della Batteria di S. Maria". Il tutto per una spesa complessiva di D.ti 7.300.



*Il porto di Gaeta dopo i lavori di sistemazione delle banchine (1860 ca.).
Disegno acquerellato su carta. A.S.L., n. 537/a.*

I due fari furono immediatamente commessi alla ditta parigina Lepaute che provvide in breve alla consegna dei macchinari ma intanto il sovrano aveva emesso nuove disposizioni: “Il fuoco di porto o faro di 4° ordine ad eclissi, piccolo modello, già venuto per la torre di S. Maria fu ceduto alla Real Marina per duc. 1.580,21 onde adoperarlo altrove e costruirsiene per Gaeta un altro di 5° ordine, piccolo modello, ossia lanternino, qui in Napoli con la spesa di duc. 150 tutto compreso. Ma questo fu poi fatto venire da Parigi, ed all’altro faro di 4° ordine a fuoco fisso per la torre di S. Caterina fu aggiunta una macchina

a movimento rotatorio costruita in Napoli dal Meccanico capo del servizio de’ fari signor Augusto Bernard, le cui grandi lenti furono commesse allo stesso Lepaute (...) . A questo modo il faro di 4° ordine sulla torre di S. Caterina fu reso a fuoco fisso variato da splendori di 3’ in 3’ con luce visibile alla distanza di miglia 18 di 60 a grado, e l’altro di 5° ordine all’ingresso del porto sulla torre di S. Maria a luce metà rossa costante ed invariabile visibile alla distanza di miglia 8”. I due nuovi fari furono accesi il 10 agosto del 1854, e la sorveglianza e la manutenzione di questi fu affidata allo stesso appaltatore dei fari di Napoli per un costo mensile di duc. 41.50. (7) Non si può chiudere questo breve escursus sul porto di Gaeta senza dire che a breve distanza vi era il piccolo porto-approdo di Mola, (8) borgo che prendeva nome dai mulini che vi erano in attività. Qui era ubicata una torre (Torre di Mola), risalente al XIII secolo, che successivamente venne adibita unicamente per la difesa degli abitanti di Mola dagli attacchi provenienti dal mare. In prossimità di questa costa l’attività commerciale marittima (caricatoio per grano e legname) e la pesca era praticata da secoli con appropriati navigli.



Veduta del porto di Gaeta dipinta in occasione della visita del papa Pio IX (8 - 12 1848). F. Vervolet, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

NOTE

- 1) A.S.NA., *Consulte della Sommaria*, vol. 252, ff. 163 v. e 164 r.
- 2) *Real Rescritto del 9 marzo 1847*.
- 3) *Risoluzione Sovrana (R.S.) del 12 agosto 1849*.
- 4) *Ministeriale del 30 luglio 1851, n. 980 e Contratto del successivo 23 agosto*.
- 5) *Real Rescritto del 24 maggio 1853, n. 2700*.
- 6) *Real Rescritto del 20 novembre del 1850, n. 1770*.
- 7) Cfr.: G. Carelli, *Il porto di Gaeta*, in *Giornale La Verità del 1 marzo 1858*.
- 8) *Nel 1862 con la fusione dei borghi di Castellone e Mola si costituì l’odierna cittadina di Formia*.

I CAPOLAVORI DELLA LETTERATURA DEL MARE

Abbiamo scoperto, e letto avidamente, un bell'articolo di Claudio Ressimann su Herman Melville (1818–1891), l'autore di "Moby Dick la balena bianca" romanzo pubblicato per la prima volta nel 1851 e universalmente ritenuto un'opera fondamentale della letteratura mondiale. Il successo editoriale di "Moby Dick, accresciuto da quello cinematografico (1956), ha largamente superato il suo autore. Nonostante la sua abbondante produzione letteraria e la sua vita avventurosa e movimentata poco si sa di Melville. Il merito di questo piacevole articolo colma la nostra lacuna. (dalla rivista "Lega Navale", giugno 1972)



HERMAN MELVILLE e la sua enigmatica balena

CLAUDIO RESSMANN

Più triste del consueto, nel porto di Fairhaven, la partenza della baleniera *Acushnet* il tre gennaio 1841, poiché gli uomini di bordo sentivano già struggente la nostalgia per le proprie case, nel cui tepore qualche giorno prima avevano brindato con i propri cari alle fortune del nuovo anno. Ma la vita del cacciatore di balene è quella che è, ed occorre mettersi di buona lena a trafficare con drizze e scotte per preparare il veliero ad affrontare le inquiete acque dell'Atlantico, spazzate dal gagliardo vento di levante, che d'inverno flagella le coste settentrionali degli Stati Uniti.

L'equipaggio dell'*Acushnet*, diretta verso il Pacifico, era per la maggior parte formato da balenieri reclutati nel Massachusetts: quasi tutti si conoscevano da anni e molti avevano già effettuato insieme precedenti campagne.

Pochissimi gli "estranei", forse capitati a Fairhaven per caso ed arruolatisi all'ultimo momento per spirito d'avventura o per desiderio d'evasione. Tra questi un marinaio poco più che ventenne, dai



lineamenti fini, dal tratto signorile, dall'aspetto insomma che tradiva l'origine borghese e la provenienza da una delle grandi città dell'Est. Nel ruolino dell'equipaggio il suo nome - Herman Melville (**foto**) - era stato aggiunto pochi giorni prima di Natale: il capitano aveva superato l'iniziale esitazione ad accettarlo a bordo dopo aver letto un lusinghiero benservito rilasciato al giovane dal comandante di un "clipper", sul quale aveva servito come marinaio durante una traversata dagli Stati Uniti a Liverpool.

La decisione di ritornare al mare era maturata in Herman quasi all'improvviso, nelle prime settimane di dicembre; durante un breve soggiorno a New Bedford, si era infatti convinto che "niente in particolare lo interessava in quel momento sulla terra". E poiché il destino l'aveva portato nella terra dei balenieri, non esisteva una ragione valida per distoglierlo da questa avventura.

I primi venti anni della sua vita - ed era stata la sosta a New Bedford a spingerlo a tentare un bilancio - gli apparivano come un fallimento. Il padre, un facoltoso importatore d'origine scozzese aveva fatto bancarotta quando Herman era ancora undicenne; trasferita la famiglia da New York (dove il ragazzo era nato il 1° agosto 1819) ad Albany, allora piccolo centro agricolo, non aveva retto al dolore per il suo tracollo economico e, un anno più tardi, era morto per un colpo apoplettico. Alla vedova e agli otto figli non rimase che accettare l'ospitalità di uno zio a Lansinbourg, una cittadina sulle rive dello Hudson. Qui Herman abbandonò gli studi, fece il commesso nel negozio che nel frattempo il fratello maggiore aveva impiantato ed, infine, cominciò ad insegnare ai ragazzi di una scuola rurale.

Addio alle illusioni covate a lungo nei tempi felici, quando studiava con accanimento Milton, Byron, Shakespeare, sognando di dedicarsi nel futuro allo studio della letteratura classica!



La fattoria dei Melville a Pittsfield nel Massachusetts.

Deluso anche dall'insegnamento, e dopo altri infelici tentativi di cambiare mestiere, nel giugno del 1839 decise di imbarcarsi per l'Europa: fu accettato come marinaio su un "clipper" con destinazione Liverpool. Ma i luoghi da lui immaginati nell'infanzia, dopo aver ascoltato i nostalgici racconti di suo padre, gli si rivelarono ostili e deludenti.

Tornò l'anno stesso a Lansibourg per riprendere l'insegnamento. Ma per poco. Alla fine dell'anno scolastico, nel 1840, dette inizio a un viaggio nell'interno degli Stati Uniti sempre inseguendo le sue confuse, seppure tenaci, aspirazioni di affermazione e di successo. Tentò la fortuna nel West, poi di nuovo a New York ed infine a Fairhaven,

vicino a New Bedford, dove già lo abbiamo incontrato, arruolato come marinaio sul brigantino *Acuishnet*.

Potremmo ricostruire sensazioni ed emozioni da lui vissute sulla baleniera dalla lettura delle opere che scrisse più tardi: ma non troveremo mai la ragione che lo spinse, nel luglio del 1842 a disertare dal bastimento, durante una sosta alle isole Marchesi.

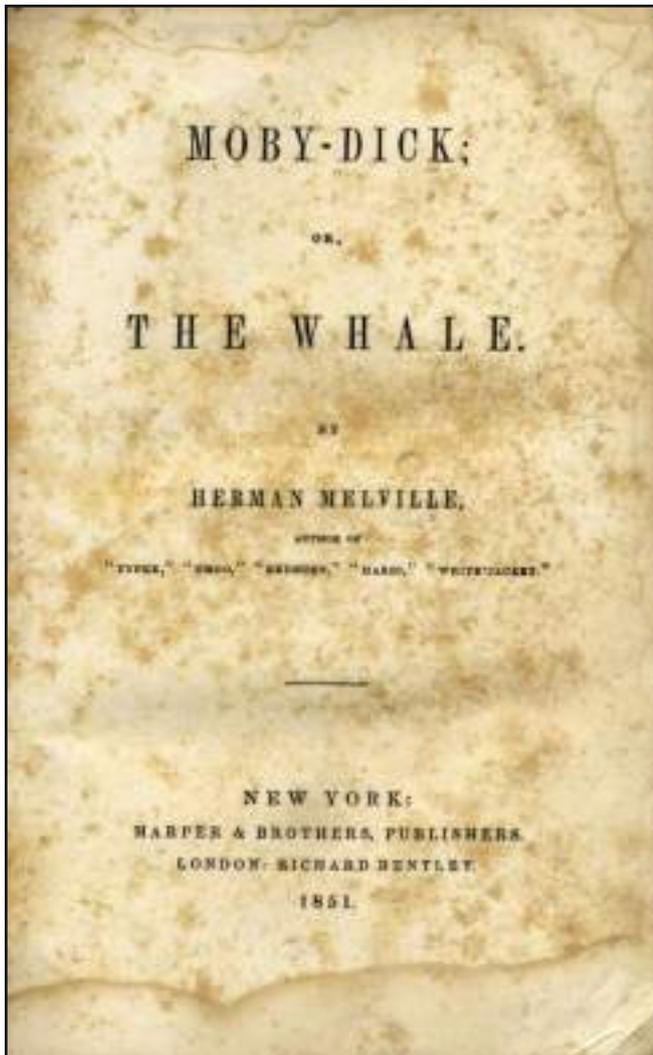
Melville fuggì da bordo con un compagno, visse nel territorio abitato dalle tribù selvagge dei Taipi per imbarcarsi ancora, due mesi dopo, su una baleniera di passaggio, battente bandiera australiana. Le avventure . . . esotiche non erano terminate: l'equipaggio della baleniera disertò all'arrivo a Tahiti, cosicché Melville finì con ritrovarsi nelle prigioni di quell'isola a disposizione del console inglese. La sua detenzione durò pochi giorni poiché non gli fu difficile fuggire nottetempo e trasferirsi sulla vicina isola di Eimei dove trovò imbarco, questa volta come "ramponiere", sulla baleniera *Charles and Henry*. Sbarcato alle Haway nell'aprile 1843 rimase ad Honolulu - ove fece il garzone di bottega - fino al mese di agosto, epoca in cui si arruolò a bordo della fregata statunitense *United States*. La parentesi marinara della sua vita volgeva ormai al termine: il 14 ottobre 1844 veniva congedato e raggiungeva nuovamente Lansinbourg. Portava con sé, tra l'altro, un pacco voluminoso di manoscritti: i suoi appunti raccolti durante quattro anni di vita di mare.

A Lansinbourg nacquero i primi romanzi di Melville: "Typee", le avventure di un giovane americano nelle favolose terre della Polinesia, e "Omoo", rispettivamente del 1845 e del 1847. Il successo, immediato e lusinghiero, consentì a Herman di trasferirsi a New York con la sua nuova famiglia: si era nel frattempo sposato con Elizabeth Shaw, un'amica delle sorelle, figlia di un alto magistrato del Massachusetts.

Due anni dopo "Omoo" vide la luce il terzo romanzo: "Mardi". Un'opera difficile, complessa, nella quale l'autore, prendendo lo spunto dal racconto di una avventura polinesiana, conduce il lettore attraverso gli impervi sentieri di allegorie fantastiche, apparentemente prive di logiche connessioni: una anticipazione del simbolismo emblematico delle sue opere maggiori. L'insuccesso fu completo: gli ambienti letterari - e primo fra tutti l'autorevole circolo "Young America" che per primo l'aveva ospitato - gridarono allo scandalo, accusando l'autore per le "farraginose rêveries" e per le irriverenti espressioni nei confronti della Religione e della Americanità.

A Melville non rimase che ritornare, per il momento almeno, ai lidi più sicuri della narrativa tradizionale cui doveva i precedenti successi. Videro così la luce "Redburn", un racconto di sapore autobiografico sulle prime esperienze d'imbarco e "Giacchetta bianca", un diario romanzato delle sue impressioni a bordo della *United States*.

Ma era tempo ormai per l'autore di tracciare sulla carta il disegno che andava maturando da anni e del quale "Mardi" non rappresentava che un timido abbozzo. Al ritorno da un breve viaggio in Europa, nel febbraio del 1850, cominciò la stesura di quella che sarebbe stata la sua opera maggiore: "Moby Dick or The Whale" ("Moby Dick o la balena").



La copertina della prima edizione di Moby Dick del 1851.

Vi lavorò con un'ansia febbrile, quasi guidato da una sorta di folgorazione: all'inizio della estate le bozze erano pronte. Uno dei primi lettori fu Nathaniel Hawthorne, da lui conosciuto in quei mesi: forse per suo consiglio, forse per un ripensamento dopo un'attenta rilettura, esse non passarono all'editore, ma vennero rivedute e rielaborate radicalmente. La seconda stesura dell'opera, completata da Melville soltanto nel luglio del 1851, fu pubblicata a Londra nell'ottobre e a New York nel novembre dello stesso anno.

Tentare di dare una definizione di "Moby Dick" non è cosa semplice. Può essere considerata come una fiaba apocalittica che narra un viaggio compiuto nelle regioni inesplorate dello spirito: un grande affresco simbolico e realistico, nel quale si innesta il duplice filone dell'avventura e dell'allegoria. Il tutto sotto il segno costante del misticismo, sullo sfondo di quelle leggende tradizionali che avevano fatto assurgere la caccia alla balena a simbolo della vitalità e delle virtù dell'homo americanus.

Protagonista del romanzo è Achab, il cacciatore di balene, figura eroica e dolente, tormentata e ambigua, nel quale taluni vogliono intravedere il rappresentante della Umanità, il prototipo dell'uomo moderno, dannato e insieme esaltato dalla propria dannazione. In quarant'anni di caccia alle balene ha scoperto le intime contraddizioni che

sono alla base della vita: malvagio, tragico ed al tempo stesso eroico il suo tentativo di distruggere e di autodistruggersi.

Moby Dick, la bianca e feroce balena, è l'oggetto di questa caccia ossessionante: è il mostro biblico al quale ognuno crede, secondo le proprie convinzioni e la propria natura. Benigna e spietata, vulnerabile e immortale al tempo stesso, rappresenta per Achab l'incarnazione del male metafisico, lo strumento misterioso della divinità della quale è giocoforza accettare ciò che vi è di bene e di male. Affondando la fiocina nella carne della balena bianca, Achab sprofonderà nel mare insieme con la sua nave, la *Pequod*, e tutto l'equipaggio: o, meglio, quasi tutto, poiché l'"orfano" Ismaele sopravviverà alla catastrofe per raccontare ciò che è accaduto. Sarà lui, che porta il nome del primogenito di Abramo - l'"uomo selvaggio" della Genesi - ad essere prescelto dal destino: genuino e vitale antieroe, chiamato a commentare con umana compassione la tragedia di Achab.

In Europa e in America "Moby Dick" suscitò scarsissime lodi e stroncanti critiche: fu ritenuto "astruso e assurdo" e presto dimenticato. La sua rilettura e la clamorosa rivalutazione si ebbero solamente dopo il 1920, per opera di alcuni studiosi, come il Weaver, il Forster ed il Matthiessen, il quale ultimo ne scrisse un'analisi divenuta famosa; David Huert Lawrence lo definì in quegli anni "il più grande libro di mare che sia stato scritto, che riempie l'anima di religioso sgomento".

L'atteggiamento negativo della critica e del pubblico, benché previsti da Melville, ebbero un peso determinante sulla futura produzione dello scrittore.

Fallito infatti un tentativo di riconquista della critica con un romanzo pubblicato poco dopo, "Pierre or The Ambiguities" - la storia di un idealista che per vivere secondo verità viene travolto dalla ambivalenza allucinante delle cose reali - le opere successive furono tutte pervase da un grigio senso di rassegnazione. Così i personaggi delle "Storie di piazza" ed i romanzi "Israel Potter" e "L'uomo di fiducia", pubblicati tra il



Ahab, il cacciatore di balene affonda la fionda nella carne di Moby Dick, la bianca e feroce balena (illustrazione ripresa da una delle prime edizioni).

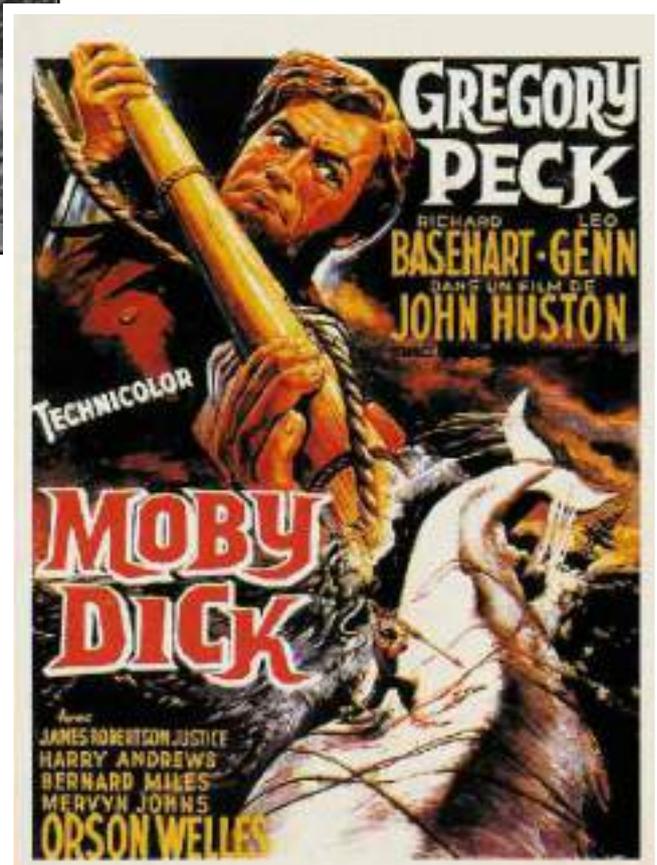
1853 ed il 1856.

Senza storia gli ultimi anni della vita di Melville: una ritrovata serenità dal punto di vista economico dopo la morte del suocero, avvenuta nel 1860 ed un “impiego sicuro”, sei anni dopo, alla Dogana di New York. La sua penna rimase quasi inerte per tutto questo tempo: soltanto nel 1876 verrà pubblicato un lungo poema, “Clarel”, nel quale il protagonista concluderà la sua ricerca di fede nell'accettazione del dubbio e del dolore: una accettazione rassegnata molto simile a quella dello scrittore.

Morì quasi sconosciuto a New York, il 28 settembre 1891, il vice ispettore della Dogana in pensione che aveva dato all'umanità una opera considerata dai posteri uno degli enigmatici monumenti della letteratura mondiale del diciannovesimo secolo.



Le tombe del coniugi Herman e Elizabeth Melville.



La locandina del film di John Huston (1956).

FORZE ARMATE PER LO SPORT

Una parte notevole del successo del nostro Notiziario la possiamo senz'altro attribuire alla preziosa collaborazione ed alle inedite testimonianze che ci sono state messe a disposizione dagli ex Ufficiali della Marina Militare con i loro interessanti articoli. Firme autorevoli, alcune notissime, tutte meritevoli di essere ricordate: Giancarlo Basile, Mario Bini, Luigi Durand de La Penne, Renato Ferraro, Piero Ferrozzi, Giancarlo Garelo, Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Claudio Ressmann, Agostino Straulino, Andrea Tani, Paolo A. Timossi. Adesso abbiamo il piacere di ospitare la testimonianza dell'Ammiraglio Isp. Capo (GN) Gaetano Perillo che apre una finestra del tutto nuova sulle unità della M.M. che, messaggere di pace e solidarietà, hanno accompagnato i nostri atleti alle Olimpiadi portando il tricolore sui mari del Mondo.



MARINA MILITARE ITALIANA E OLIMPIADI

GAETANO PERILLO

(prima puntata)

Le Forze Armate Italiane danno un determinante contributo alle grandi manifestazioni sportive che si svolgono in Italia e all'estero, prime fra tutte le Olimpiadi.

C'è la componente umana rappresentata dagli atleti provenienti dai singoli corpi armati dello Stato e inquadrati sotto l'egida del CONI: essi danno lustro ai risultati e contribuiscono ad incrementare il medagliere delle varie discipline. C'è la componente che fornisce supporto organizzativo e vede coinvolti altri settori, operativi e non, la cui azione si manifesta in vario modo sia nella fase promozionale che durante lo svolgimento delle manifestazioni.

La Marina Militare Italiana ha sempre fornito il proprio contributo in tale tipo di attività, con un ruolo e compiti particolarmente significativi, tenuto conto della specificità delle sue funzioni operative. Ma anche con significative funzioni di rappresentanza, facendo sventolare il tricolore in terre lontane e incrementando i contatti a livello diplomatico e/o con le popolazioni locali, in particolar modo con gli italiani all'estero e con i discendenti dei primi emigranti, presenti numerosi in varie parti del mondo.

Nelle ultime Olimpiadi dei tempi moderni, giova ricordare il ruolo particolarmente impegnativo e prestigioso assegnato e tenuto da tre Unità della Marina in occasione di altrettante Olimpiadi: l'Incrociatore **RAIMONDO MONTECUCOLI** - nel 1956 - per quelle di Melbourne; la Nave Scuola **AMERIGO VESPUCCI** - nel 1960 - per quelle di Roma; e la Nave Appoggio **ETNA** (riadattata per l'occasione a Nave Scuola) - nel 1964 - per quelle di Tokyo.

I Giochi della XVI Olimpiade in terra australiana erano stati programmati dal 22 novembre all'8 dicembre 1956, cioè in periodo estivo per l'emisfero meridionale.

Il **Montecuccoli**, al comando del Capitano di Vascello Gino Birindelli, salpò il 1° settembre dal porto di Livorno, dove imbarcarono gli aspiranti 3^a classe dell'Accademia Navale per l'annuale campagna di istruzione, con partenza per l'occasione ritardata di qualche mese.

Oltre quelli trasportati da tre navi mercantili, sull'incrociatore furono imbarcati anche alcuni materiali di supporto per la spedizione della comitiva delle squadre che sarebbero state impegnate nelle varie discipline sportive.

La nave quindi assolve anche un compito di tipo logistico, oltre quello di rappresentanza che avrebbe svolto nel corso della crociera, sia durante le soste intermedie che in quella terminale in terra australiana, portando il saluto e l'immagine dell'Italia lontana alle comunità nazionali insediate nei paesi visitati.

Superato il Golfo Persico, l'incrociatore seguì una rotta verso oriente con soste in porti del Pakistan, dell'India, di Singapore, Indonesia, fino alla meta finale in Australia.

Alla fine dei giochi, ci fu un evento imprevisto che impedì al *Montecuccoli* di affrontare il viaggio di ritorno su un percorso simile a quello dell'andata.

La crisi scoppiata fra Egitto, Francia, Gran Bretagna e Israele aveva portato alla chiusura del Canale di Suez e all'interdizione al passaggio delle navi da e verso il Mediterraneo.

Fu quindi necessario riprogrammare un itinerario alternativo che consentisse di guadagnare le acque di casa provenendo da Ovest, con l'attraversamento del Canale di Panama prima e dello Stretto di Gibilterra dopo. La prua della nave, dopo la navigazione nell'Oceano Indiano, avrebbe solcato quindi il Pacifico e l'Atlantico, completando così la circumnavigazione del mondo.

Con il nuovo itinerario furono toccati molti altri porti, con inizio dalla Nuova Zelanda, passando per le Fiji, Samoa, le Hawaii, gli USA, il Messico, Panama, Venezuela, Trinidad e Tobago, Capo Verde, Gibilterra, e con rientro infine a Livorno il 1° marzo 1957.

In Accademia, allievi di 1^a classe da pochi mesi inquadrati e in attesa di conoscere dei "mostri di anzianità" come venivano percepiti gli Aspiranti della 4^a classe destinati a diventare i loro Aspiranti alle sezioni, quando videro la sagoma del *Montecuccoli* che transitava nelle acque antistanti l'Accademia Navale, issando a riva un fiocco tricolore lunghissimo, ebbero la sensazione che di lì a poco sarebbero sbarcati persone con un "piede marino" eccezionale dopo più di 33.000 miglia percorse in quel fantastico e non programmato giro del mondo.

Fu così che da un impegno ufficiale di rappresentanza e di presenza alla XVI Edizione delle Olimpiadi Moderne, la Marina Italiana, per una concomitanza di eventi, passò ad iscriverne nel curriculum di una sua gloriosa Unità un evento di grande risonanza, il cui 60° anniversario è stato giustamente ricordato a Civitavecchia l'11 giugno 2017 alla presenza del Capo di SM della Marina, del Comandante in Capo della Squadra Navale e di alcuni dei partecipanti di quella esaltante avventura.



Di ben altro spessore e di più incisiva rilevanza mediatica fu, quattro anni dopo in occasione della XVII Olimpiade di Roma del 1960, la partecipazione diretta della MMI a quella manifestazione.

Fu messa infatti a disposizione la prestigiosa Nave Scuola *Amerigo Vespucci* per il trasferimento della fiaccola

olimpica dalla Grecia in Italia. Era stato ipotizzato un tragitto che toccasse i luoghi della classicità greca e romana e alla "nave più bella del mondo" fu affidato il compito di ospitare il sacro fuoco di Olimpia nel tratto marino dalla Grecia all'Italia.

L'inizio del trasferimento ebbe inizio il 13 agosto 1960 da Olimpia, dopo la suggestiva, tradizionale cerimonia di accensione della torcia mediante uno specchio ustorio che veicolò i raggi solari sulla stessa, innescando

rapidamente la fiamma.

Tedofori greci coprirono in giornata il percorso fino al mare e in serata la fiaccola giunse al porticciolo di Zèas, al Pireo, ove avvenne il passaggio da mani greche a mani italiane.

Con una baleniera greca, su cui avevano preso imbarco alcuni allievi 1^a classe dell'Accademia Navale, il sacro fuoco fu trasferito su nave *Vespucci*, all'ancora poco distante, e vi rimase l'intera notte - vegliato a turno dai cadetti - mentre ardeva su un tripode appositamente allestito sul cassero a poppa.

Dopo aver circumnavigato il Peloponneso il veliero fece rotta verso la Sicilia con il suo prezioso, simbolico carico e la sera del 18.08.1960 arrivò a Siracusa.

Fu scortata da due corvette fino alla rada antistante la Fonte Aretusa; quindi un allievo dell'Accademia prelevò la fiaccola e, prendendo imbarco su una lancia a remi accostata sottobordo, la portò in terra ferma, ponendo termine alla sua permanenza sul *Vespucci*.

Un'altra significativa esperienza della famosa Nave Scuola italiana fu così l'aver solcato quelle acque del Mediterraneo intrise di storia millenaria, recando a



bordo il rinnovato simbolo di una antica, democratica civiltà.

Sicuramente quella fiamma tremolante che ardeva nel buio della notte sarà stato oggetto di molta ammirazione agli occhi dei tanti allievi e giovani marinai facenti parte dell'equipaggio della nave.

Giustamente quel Corso di allievi scelse poi di chiamarsi col nome distintivo di "Olimpici".

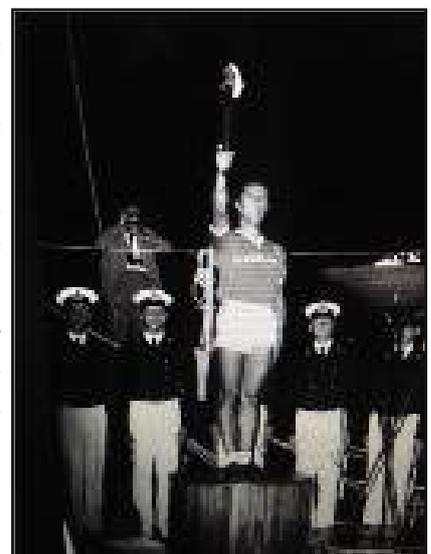
La missione olimpica, così brillantemente assolta, ebbe quindi termine.

La fiaccola intraprese il suo cammino verso Roma attraversando 15 province della Magna Grecia su un percorso di oltre 1500 km. Giunse nella Capitale il 24 di agosto e sostò in serata in Campidoglio ardendo per tutta la notte in un tripode appositamente ivi allestito.

L'indomani 25 agosto, ripartenza per lo Stadio Olimpico con arrivo alle 17:30, ora di inizio della Cerimonia di Apertura.

In tutte le località attraversate dai tedofori c'erano state scene di entusiasmo collettivo, manifestazioni di giubilo, sventolio di bandiere olimpiche e nazionali.

Poi, la magia della Roma di quegli anni decretò il trionfo di quella manifestazione, giustamente ricordata come "la più bella Olimpiade dei tempi moderni" e immortalata in un magnifico film documentario di Romolo Marcellini "La grande Olimpiade".



VECCHIE STORIE DI PIRATI

“L’Archivio di Stato di Trieste conserva attualmente 20 km lineari di documenti, in prevalenza dalla metà del sec. XVIII ai nostri giorni”. Il nostro amico triestino Antonio Tommasi, ricercatore di storie legate al mare per conto della Fondazione Pietas Julia, ha tirato fuori due atti di pirateria accaduti nel Golfo di Trieste nel 1814. Con il più fattivo spirito di collaborazione che da molti anni contraddistingue i rapporti reciproci tra la Fondazione della Società Nautica Pietas Julia (1886) e il CSTN ci è stato concesso di pubblicare i due episodi già pubblicati sul quotidiano il “Piccolo” di Trieste.



TRIESTE E I PIRATI EPISODI DI PIRATERIA NELLA TRIESTE DEL 1800

ANTONIO TOMMASI

Parlando di atti di pirateria legati in qualche modo a Trieste e al nostro mare, certamente il pensiero corre alle gesta dei famigerati Uscocchi che per lungo tempo infestarono l’alto Adriatico e le coste istriane. Tutt’al più può venire in mente l’oscuro episodio del rapimento delle donzelle veneziane per mano di pirati triestini o, secondo alcuni, istriani, al tempo del doge Candiano III; la cosa non fu mai chiarita. D’altro canto si usava configurare l’Istria con quella terra compresa fra il golfo di Trieste ed il Quarnaro, o meglio fra la foce del Timavo e quella del fiume Eneo.

Meno note sono le azioni criminali compiute in epoca ben più recente, da un’improvvisata banda di pirati, addirittura nel 1814. Questi erano sette sgangherati malfattori privi di scrupoli e persino di un vascello che potesse dirsi tale. Ne troviamo notizia negli atti che il Comando di Marina di Venezia trasmise all’I.R. Intendenza di Trieste il 7 settembre 1814.



La vicenda ebbe inizio nella notte del 24 agosto quando il bragozzo da pesca denominato *Madonna del Carmine*, con al comando tale Domenico Rapetti, che aveva gettato l’ancora a due miglia dal porto di Trieste, venne abbordato da un “caichio” con sette uomini armati di fucili, pistole e sciabole. L’equipaggio del peschereccio venne ben presto catturato, minacciato e malmenato. Il capitano fu persino ferito alla mano destra. Impadronitisi dell’imbarcazione, lasciata andare alla deriva la loro barchetta i sette con gli ostaggi a bordo,

cominciano l'avventura piratesca. Primo a farne le spese è un "pielago" di Malamocco incrociato al largo di Grado. Il carico di allume di rocca è evidentemente poco appetibile per gli aggressori, per cui costringono l'equipaggio a consegnare il denaro in loro possesso prima di essere lasciati liberi di proseguire.

Il bragozzo pirata si dirige quindi verso Umago e giuntovi in prossimità ecco che assale una "brazzera" roviginese. Non sono certo fortunati questi pirati: la "brazzera" non ha carico perciò a farne le spese, dopo minacce e maltrattamenti, sono ancora una volta i poveri marinai costretti a consegnare i pochi denari che avevano con sé. La corsa prosegue in direzione di Rovigno dove, dopo un inseguimento viene catturata una tartana che trasporta legna da ardere. Il Rapetti dichiara che i malviventi salirono a bordo e che udì "grida di orrore", ma nella sua denuncia dei fatti non sa dire di più.

Lasciati liberi i malcapitati, il bragozzo fa rotta verso Pola dove giunto nella notte si imbatte in un "tartanone" di Lussino che trasporta vino. Finalmente un bottino degno di questo nome; Rapetti riferisce che "gli assalitori sullo stesso si servirono di vino, e di tutto il dinaro che ne trovarono a bordo".

A questo punto i pirati, dopo aver bordeggiato lungo le coste istriane, probabilmente senza trovare altre prede, decidono, o perché appagati di quanto raccattato o per prudenza, di lasciare andare i malcapitati pescatori e la loro imbarcazione e sbarcano "in una punta sul lato sinistro del Lazzaretto di Trieste". Lamenta ancora il capitano: "Trasportarono al momento seco le loro rapine ad eccezione di due cappotti vecchi e di altri minuti cenci rimastimi a bordo".

Audaci, spietati, ma certo non avveduti questi pirati; già il 17 settembre l'I.R. Intendenza venne informata dal Magistrato di Sanità che grazie ad un confidente cinque dei sette malviventi erano stati arrestati e si prevedeva l'imminente cattura degli altri due e lo stesso Magistrato proponeva all'Intendenza di premiare l'informatore con un importo di venticinque fiorini.

Gli arrestati risultavano essere tutti giovanissimi e provenienti dalle più disparate località; solo uno di essi era di Albona. Probabilmente si trattava di marinai allo sbando, sbarcati e senza ingaggio, che si erano improvvisati pirati.

D'altronde ancora, in quel 1814, l'Adriatico continuava ad essere un mare inquieto e pieno di insidie per i naviganti.

Sempre frequenti erano le segnalazioni e le denunce di atti pirateschi che venivano portati all'attenzione delle autorità marittime dell'Imperial Regio Governo austriaco. Tali azioni erano sempre riconducibili ai pirati nordafricani, i famigerati barbareschi che, nonostante le assicurazioni della Sublime Porta di Costantinopoli, continuavano i loro attacchi alle imbarcazioni commerciali senza riguardo alcuno.

Esemplare la disavventura in cui incorse la paranza denominata *Madonna di Tersatto*, dell'armatore Triestino Giuseppe Mauroner, al comando della quale si trovava il padron Giovanni Paolo Sponza. Questi, il 23 giugno



1814 si presentò all' Agente Consolare imperiale del porto di Brindisi per denunciare di essere stato depredato del carico e dell'imbarcazione da ignoti malfattori. Dalla testimonianza resa si apprende che il malcapitato capitano era salpato all'alba dal porto di Brindisi dopo aver caricato centosessantadue quintali di olio riposti in fusti, per conto del commerciante Antonio Famà di Trieste ed aveva iniziato a far vela verso quel porto. Poco dopo la partenza, all'altezza di punta Penna, alle prime luci del giorno si accorse della presenza di un'altra barca sulla sua scia. Fattosi più chiaro vide che la barca che lo seguiva era un "bove" che non inalberava alcuna bandiera; la cosa lo insospettì ma, continuando la sua rotta verso ponente, per tutelarsi issò la bandiera austriaca da cui si sentiva sufficientemente protetto. Per tutta risposta, dall'inseguitore si staccò una lancia con diciotto remi con il chiaro intento di raggiungere la preda e per non lasciare dubbi sulle loro intenzioni i pirati iniziarono a far fuoco con i loro moschetti. Ormai ci si



trovava a circa otto miglia da Brindisi, all'altezza di Torre Guaceto e qui, dopo aver chiesto consiglio ad un pescatore che si trovava nei pressi sulla sua barchetta, su come muoversi fra quegli scogli, l'equipaggio dei triestini rimuove un madiere dallo scafo con l'intento di far arenare la paranza. Ormai i banditi gli sono addosso e al povero Sponza e ai suoi marinai non resta che gettarsi in acqua e raggiungere a nuoto la riva, sempre bersagliati dai colpi di fucileria. Una volta in salvo a terra i naufraghi dovettero assistere impotenti all'oltraggio della loro bandiera stracciata e gettata a mare. Ma i pirati del bove non erano soli: in breve si fecero avanti altre due lance staccatesi da due polacche ed un brik sopraggiunti nel frattempo; evidentemente i predoni viaggiavano in flotta. Non fu quindi difficile liberare la barca che i malcapitati marinai avevano cercato di affondare e ben presto la trainarono al largo e la accostarono alle grosse imbarcazioni d'appoggio per trasbordare il bottino.

Dai verbali contenenti le testimonianze di quanti avevano assistito all'assalto emergono altri particolari curiosi: ad esempio si apprende che alla vista della bandiera austriaca oltraggiata il capitano o un suo marinaio gridò a gran voce che avrebbero dovuto render conto di questo; per tutta risposta dalla lancia risposero con un eloquente "vatti a far fottere". Questo lo riferì il Controllore di Brigata delle Dogane di stanza nei pressi di Torre Guaceto; costui infatti aveva seguito tutta la scena da terra. Cosa sorprendente è che quelli della guarnigione a cui si erano rivolti i malcapitati per mettersi al sicuro risposero che i pirati erano ormai nel porto e non potevano rischiare di aprire il portone perché, in caso di attacco, non avevano polvere da sparo per difendersi. Insomma, molta prudenza e poca solidarietà. Sempre il Controllore della Brigata scriveva nella sua relazione sull'accaduto che le barche pirata erano state individuate come algerine.

Una volta che le vittime dell'attacco poterono fare ritorno a Trieste, seguì una fitta corrispondenza con suppliche e verbali da parte dell'armatore Mauroner e del proprietario del carico Famà per ottenere il risarcimento di quanto andato perso e che gli stessi quantificarono in "fiorini 15.433 e carantani 22 di augusta moneta fina, senza comprendere i danni negativi a lucri cessanti". Esempio la conclusione a cui giunse il Capitano del Porto di Trieste che esaminò tutta la pratica: questi suggerì all'I.R. Intendenza dell'Istria che, non essendo possibile stabilire con precisione la nazionalità dei pirati e non essendo adeguatamente intervenute le guardie della Guarnigione di Torre Guaceto, di demandare al Regno di Napoli l'onere di risarcire il danno patito. Cambiano i tempi ma l'arte dello scarica barile permane.

LE CARTOLINE DELLA VELA

Nella storia della Coppa America un capitolo a parte spetta ai J Class. Prima della nascita della Classe "J", gli yacht erano progettati per essere sempre più grandi. Le imponenti dimensioni della Big Boat Class come "Lulworth" e "Britannia" hanno fatto impallidire tutti gli altri yacht. Alla fine degli anni 1920 finalmente si affrontò la discussione e si accetta una Regola Universale. La nuova formula controlla le dimensioni e fissa la lunghezza fuoritutto sino a 40 metri, armamento a sloop (albero unico) senza bompresso con randa e due fiocchi per un totale di 700 mq oltre il fiocco pallone di 1600 mq. Anche le immagini delle cartoline di Gianni Magnano sono adeguate alla bellezza dei J Class.



SESTO TEMA

Coppa America - L'epoca d'oro dei "J class" e le 3 sfide degli anni Trenta (1930-1934-1937)

GIANNI MAGNANO

Gli anni Trenta videro le sfide per la Coppa America più spettacolari del secolo in quanto si corse con i mitici "J Class". A causa della crisi del 1929 la Coppa America non venne disputata e si decise di abbandonare i compensi adottati nella sfida precedenti al 1920 per passare alla Universal Rule proposta da Nat Herreshoff anni prima, con l'aggiunta del valore del dislocamento che fissava il Rating a 76 piedi.

Questa nuova concezione favorì la nascita dei "J Class".

Fu abbandonato l'armo tipo "Gaff-rigging" e venne adottata la vela cosiddetta "bermudiana" perché usata fino ad allora nelle acque delle Isole Bermude.

Di questi yacht, molto impegnativi e costosi, ne vennero costruiti solo 6 in America e 4 in Inghilterra.

Le regate vennero corse in tempo reale, il tempo veniva rilevato dal colpo di cannone dello start e non dal momento nel quale le barche tagliavano la linea di partenza.

Iniziò quindi una nuova era, le regate così disputate misero in luce nuovi progettisti in America si affermò Starling Burgess e in Inghilterra Charles Nicholson, due veri rivoluzionari del settore della progettazione.

Furono loro due, che progettaronò gli yacht che si contesero la Coppa America del 1930, Burgess progettò *Enterprise* per conto del finanziere statunitense Harold Vanderbilt e Nicholson progettò *Shamrock V* per conto di Thomas Lipton.

Iniziò così un nuovo tempo, gli armatori, che fino a quell'epoca erano esclusivamente finanziatori, affidando i loro yacht a timonieri professionisti, erano parte nell'equipaggio avendo un ruolo attivo a bordo e nella conduzione, era nata la concezione moderna di "sindacato" che ancora oggi anima le sfide di Coppa America.

I tempi cambiavano, solo dieci anni prima "*Shamrock IV*" venne squalificato pur avendo vinto contro "*Resolute*" perché aveva a bordo 2 skipper!

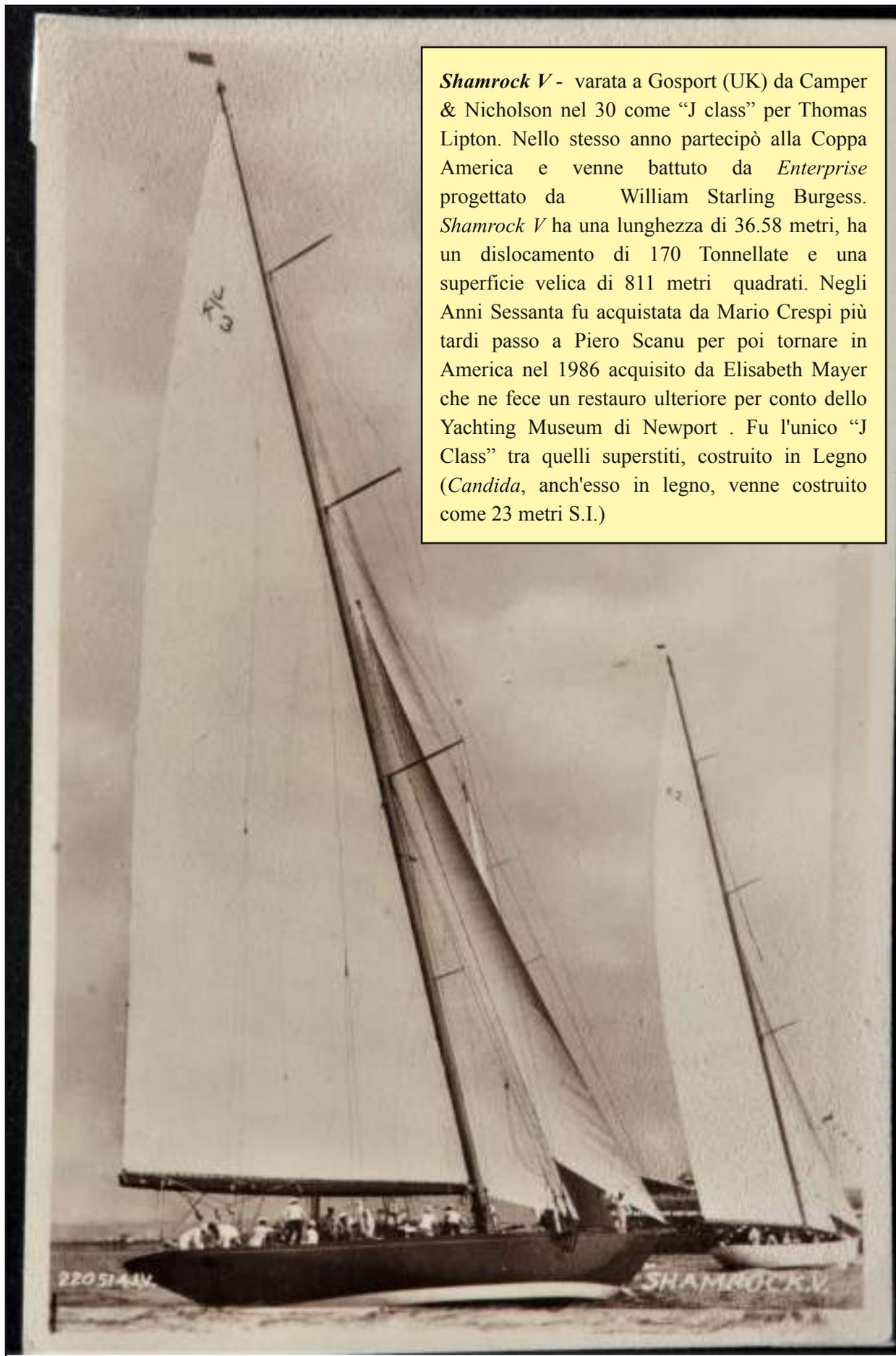
Questa epoca da sogno per la vela mondiale terminò nel 1937 con il precipitare degli eventi che portarono alla Seconda Guerra Mondiale

Di seguito una serie di cartoline-ritratto d'epoca inglesi di alcuni "J Class" costruiti in Inghilterra dove hanno navigato a lungo in regate organizzate nel Solent, il braccio di mare tra Inghilterra e l'isola di Wight situata nella Manica presso la cittadina di Cowes, che fu dal 1826 sede di importanti regate, infatti a Cowes sorge il antico club velico inglese.



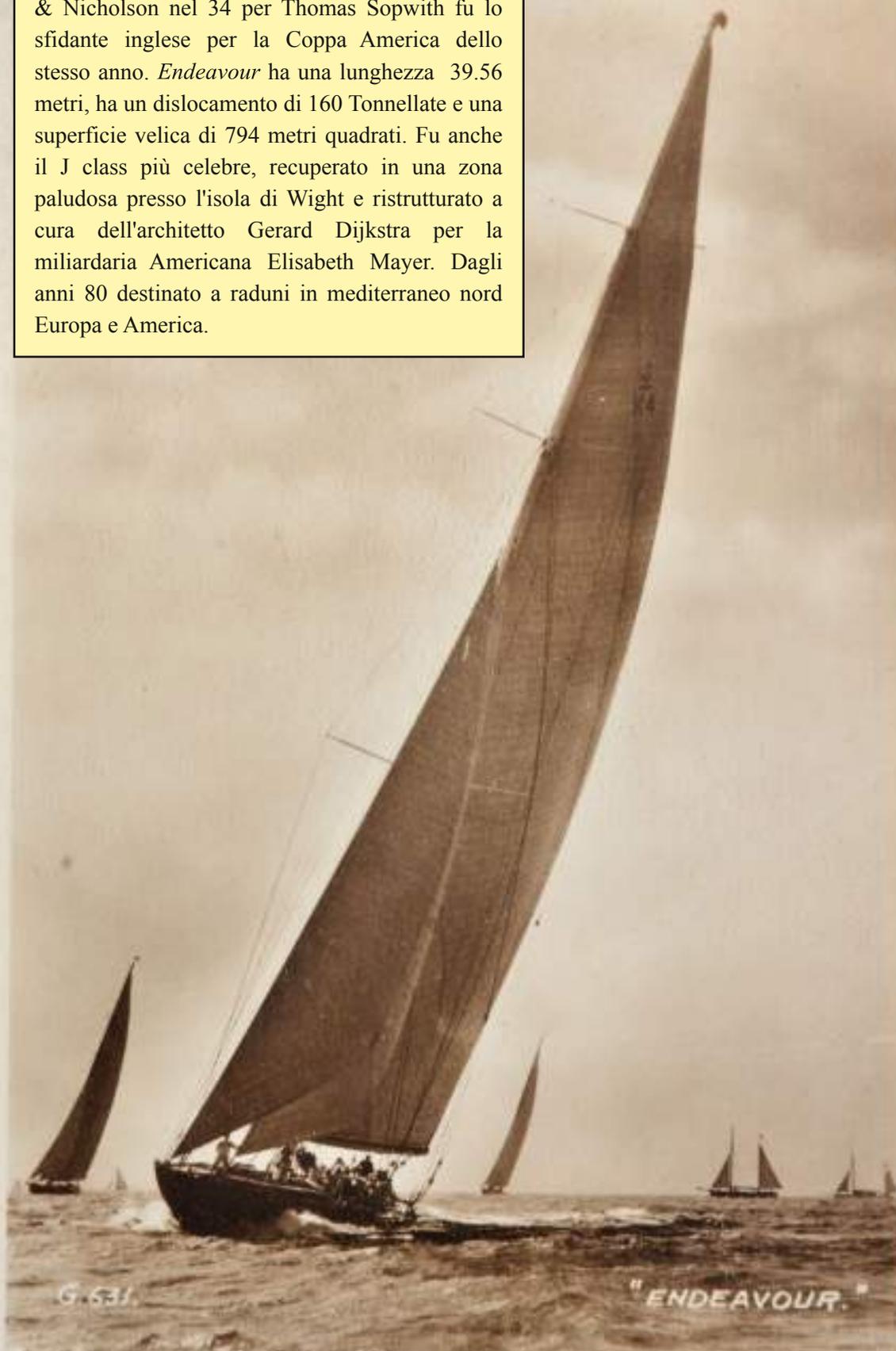
Candida - costruita a Gosport (UK) da Camper & Nicholson nel 29 come 23 metri e ristazzata negli anni 30 come "J class". *Candida* ha una lunghezza di 38.80 metri, ha un dislocamento di 150 Tonnellate e una superficie velica di 650 metri quadrati. Ristrutturata nel 1989 da Beconcini a La Spezia per il nuovo armatore l'editore italiano Mario Monti. Con il restauro fu rifatto parzialmente il fasciame e rifatto come in origine l'albero in legno di Douglas alto ben 48 metri. Ripristinati anche tutti i verricelli e le manovre in coperta come erano in origine.



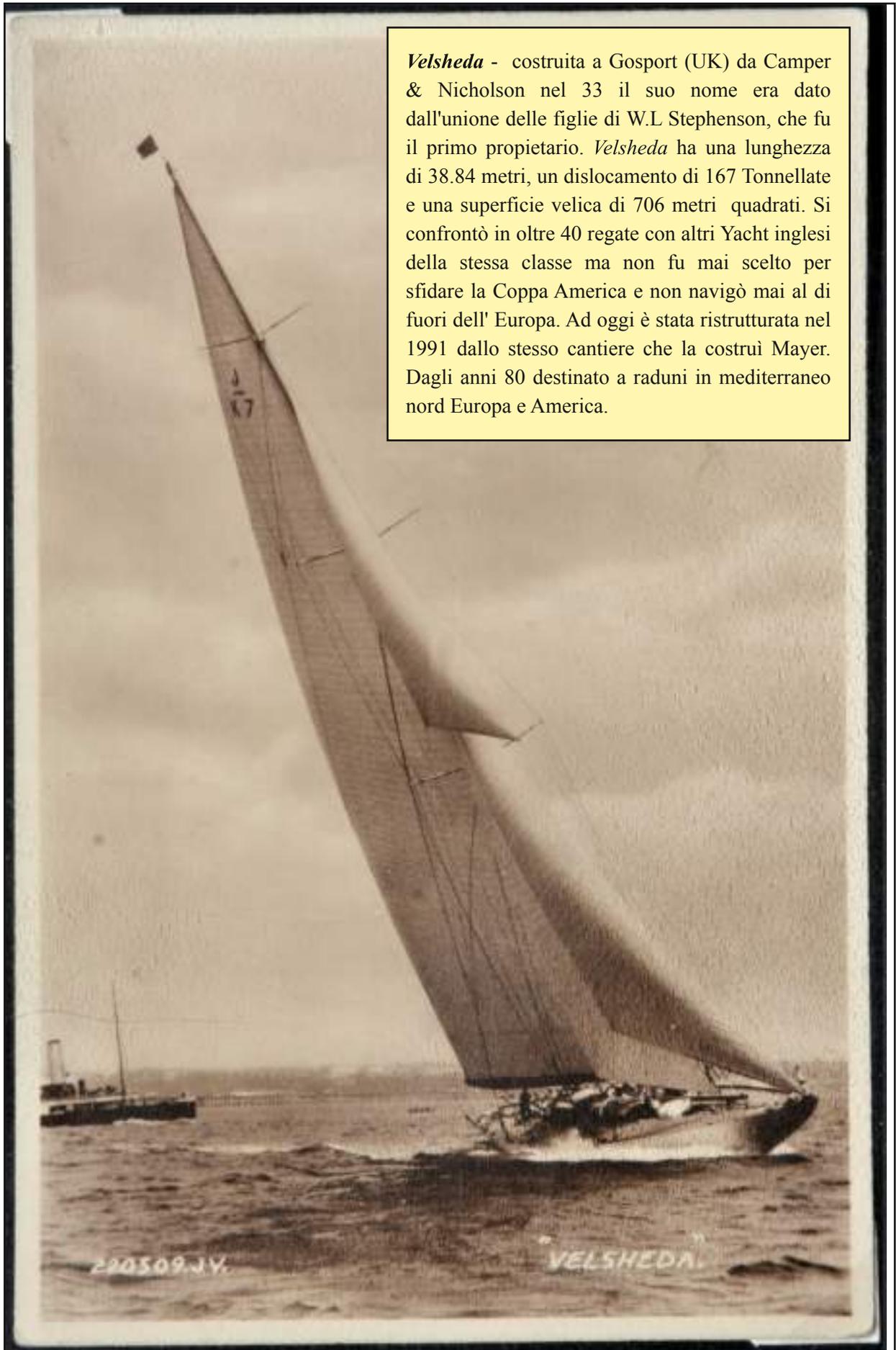


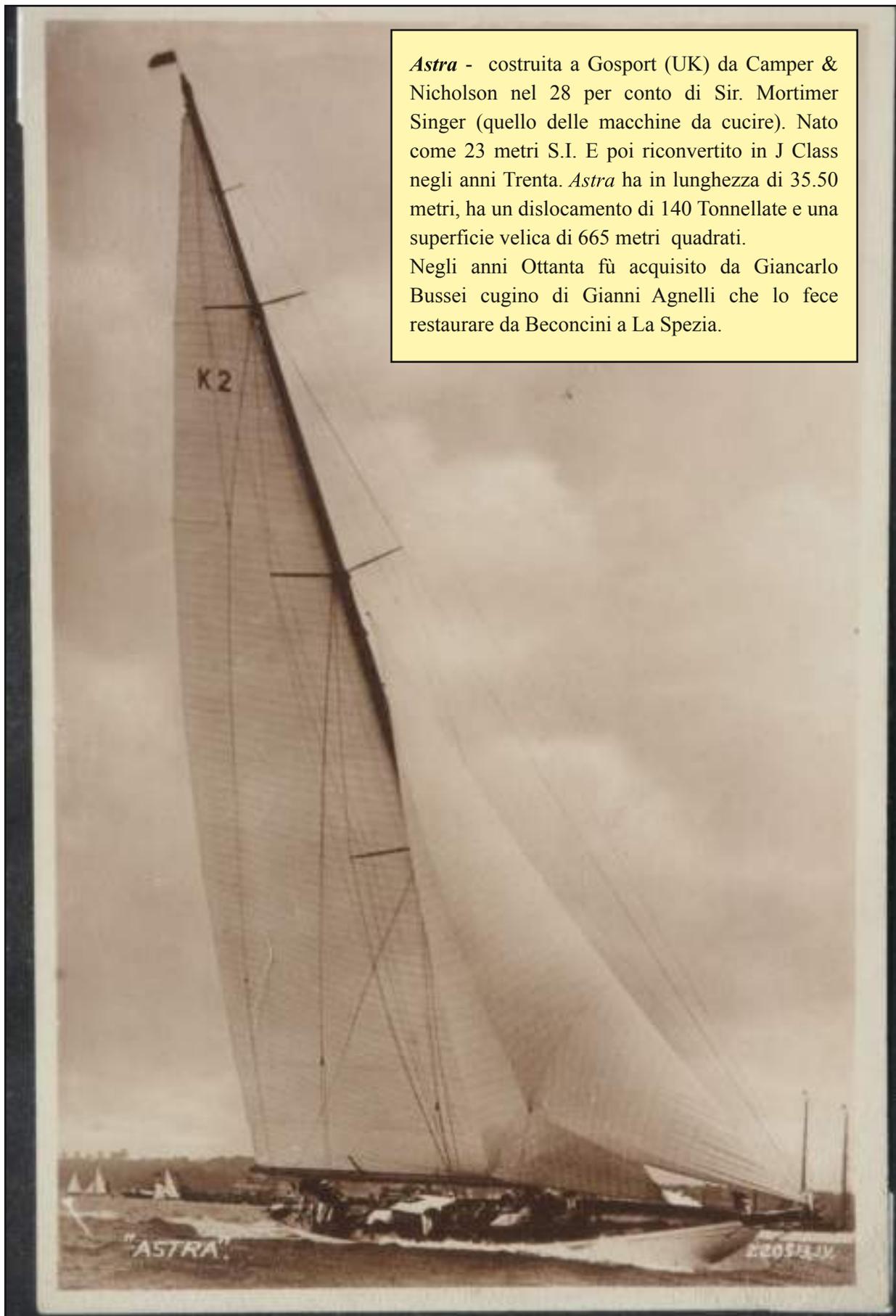
Shamrock V - varata a Gosport (UK) da Camper & Nicholson nel 30 come "J class" per Thomas Lipton. Nello stesso anno partecipò alla Coppa America e venne battuto da *Enterprise* progettato da William Starling Burgess. *Shamrock V* ha una lunghezza di 36.58 metri, ha un dislocamento di 170 Tonnellate e una superficie velica di 811 metri quadrati. Negli Anni Sessanta fu acquistata da Mario Crespi più tardi passo a Piero Scanu per poi tornare in America nel 1986 acquisito da Elisabeth Mayer che ne fece un restauro ulteriore per conto dello Yachting Museum di Newport . Fu l'unico "J Class" tra quelli superstiti, costruito in Legno (*Candida*, anch'esso in legno, venne costruito come 23 metri S.I.)

Endeavour - Varato a Gosport (UK) da Camper & Nicholson nel 34 per Thomas Sopwith fu lo sfidante inglese per la Coppa America dello stesso anno. *Endeavour* ha una lunghezza 39.56 metri, ha un dislocamento di 160 Tonnellate e una superficie velica di 794 metri quadrati. Fu anche il J class più celebre, recuperato in una zona paludosa presso l'isola di Wight e ristrutturato a cura dell'architetto Gerard Dijkstra per la miliardaria Americana Elisabeth Mayer. Dagli anni 80 destinato a raduni in mediterraneo nord Europa e America.



Velsheda - costruita a Gosport (UK) da Camper & Nicholson nel 33 il suo nome era dato dall'unione delle figlie di W.L Stephenson, che fu il primo proprietario. *Velsheda* ha una lunghezza di 38.84 metri, un dislocamento di 167 Tonnellate e una superficie velica di 706 metri quadrati. Si confrontò in oltre 40 regate con altri Yacht inglesi della stessa classe ma non fu mai scelto per sfidare la Coppa America e non navigò mai al di fuori dell' Europa. Ad oggi è stata ristrutturata nel 1991 dallo stesso cantiere che la costruì Mayer. Dagli anni 80 destinato a raduni in mediterraneo nord Europa e America.





Gli Yacht "*Candida*", "*Cambria*", "*Brittannia*", "*Astra*", "*Withe Heather*" tutti costruiti negli anni tra il 28 e il 29 come 23 metri cambiarono negli anni Trenta la loro stazza per poter concorrere tra i "J Class".

GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

La dettagliata e minuziosa ricostruzione storica dell'Olimpiade "napoletana" - per la parte relativa ai Giochi velici - che l'amico Sergio Pepe ha realizzato per il Notiziario in ben 15 puntate, non poteva tralasciare quella che è stata una grande realizzazione documentaristica finale: il film "La Grande Olimpiade": un'ambiziosa e mastodontica opera che ha contribuito a rendere davvero "grande" l'edizione italiana della XVII Olimpiade.



“La Grande Olimpiade”

SERGIO PEPE

Dopo aver descritto in 15 puntate il racconto dei Giochi Velici della XVII Olimpiade attraverso le foto di Riccardo Carbone e la relazione di Beppe Croce, è necessario aggiungere un altro articolo per ricordare quella che è stata la summa dell'Olimpiade di Roma: il film “La Grande Olimpiade.”

(<https://www.youtube.com/watch?v=Kx8mGG7KYBk>).

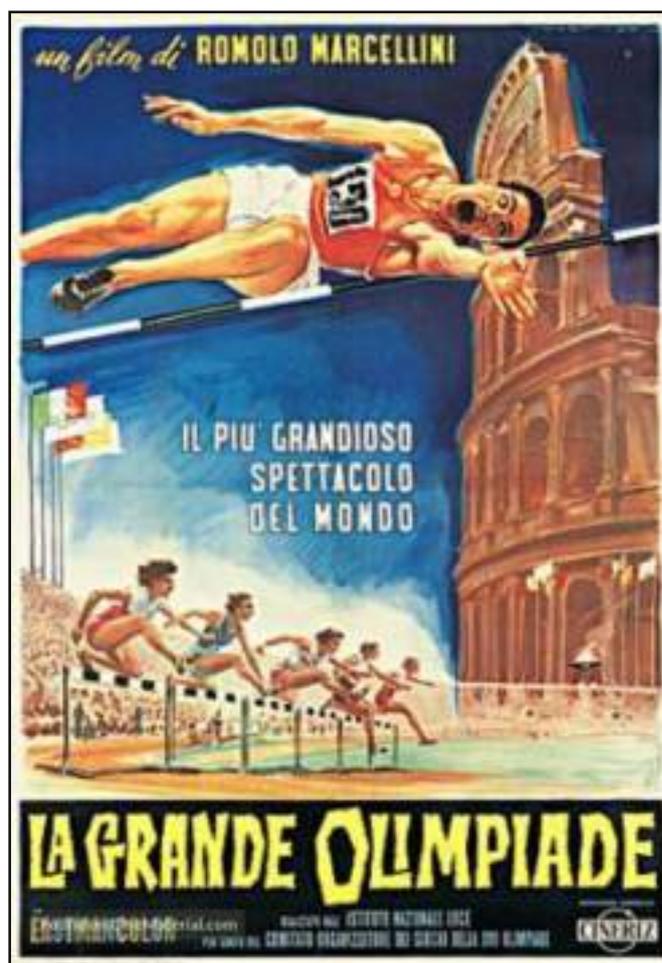
Il monumentale “Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore dei Giochi della XVII Olimpiade”

(http://dlib.coninet.it/bookreader.php?&f=14501&p=1&c=1#_page/1/mode/2up) dal quale è tratto quando qui riportato, ci informa che già nella primavera del 1959 si ravvisò la necessità di riunire un comitato di registi, tecnici, e giornalisti per lo studio dei problemi connessi con la realizzazione del film sull'Olimpiade di Roma. Uno dei principali problemi derivava dalla circostanza che le riprese delle competizioni all'interno degli impianti coperti e quelle notturne dovevano svolgersi con una illuminazione predisposta per la sensibilità dell'occhio umano e che sarebbe risultata appena sufficiente per le riprese.

All'inizio del 1960 il CONI affidò la realizzazione della produzione del film all'Istituto Nazionale LUCE e affidò la regia a Romolo Marcellini (1910-1999) che, oltre film, aveva anche realizzato documentari. Per giungere a distribuire, tramite la Cineriz, il film nel più breve tempo e, comunque, entro tre mesi dalla conclusione dell'Olimpiade, fu necessario affrontare il problema maggiore, quello del montaggio. Per ottenere una rapida edizione del film il montaggio fu esattamente previsto e sceneggiato, come per ogni altra produzione cinematografica. Nella primavera del 1960 furono eseguiti numerosi sopralluoghi nei campi di gara e studiate le postazioni per le macchine da presa, nonché furono eseguiti provini adoperando pellicole Ansco ed Estamancolor. Tali pellicole furono sovrasviluppate e diedero risultati abbastanza soddisfacenti e indicarono che il limite di luce minimo era da portare a 500 lux, in luogo dei 350-450 esistenti negli impianti dove si svolgevano competizioni in notturna.

La regia del film stabilì un soggetto e una vera e propria sceneggiatura, prevedendo con esattezza l'architettura generale e le proporzioni di ogni capitolo, studiando per ogni sequenza la dislocazione delle macchine da presa e disponendo per ciascuna di essa il programma di lavoro.

Altro problema fu quello dei trasporti e delle comunicazioni, che dovevano avvenire in momenti di grande





congestione del traffico. In compenso, il programma dei Giochi era stato concepito con un grado di crescente interesse.

Il complesso della troupe fu di 303 persone, dei quali ben 35 operatori con 70 assistenti e 60 macchinisti, con 40 macchine da ripresa e 7 per quelle a rallentatore, con anche 100 teleobiettivi da mm. 150 a mm. 1.000. Furono utilizzate macchine subacquee per le riprese del nuoto, e poi gru, carrelli, camera-car attrezzati con generatori e lampade per eseguire le riprese notturne, e due elicotteri.

La gara che racchiude tutto lo spirito olimpico è la Maratona, che a Roma ebbe due caratteristiche da renderla diversa dalle precedenti edizioni dei Giochi: l'orario della partenza, fissato alle 17,30 per non far sentire eccessivamente agli atleti la calura estiva, e un irripetibile e suggestivo percorso, con partenza ai piedi della grande scalea del Campidoglio e arrivo sotto l'Arco di Costantino, dopo aver percorso le vie dei Fori Imperiali, dei Trionfi, delle Terme di Caracalla, Cristoforo Colombo, l'Appia Antica, piazzale Numa Pompilio, e nuovamente, le vie dei Trionfi e delle Terme di Caracalla. Ciò comportò la necessità di illuminare i monumenti e, in particolare, Porta San Sebastiano e la tomba di Cecilia Metella e, soprattutto l'Arco di Costantino e il Colosseo. Indubbiamente, le immagini notturne della Maratona di Roma, intervallate dalle riprese dei piedi nudi di Abebe Bekila, sono tra le più memorabili dello Sport.

Per le riprese in notturna della Maratona fu realizzato da parte dell'Eastman Kodak un nuovo negativo da 50 Asa, che aveva la pari sensibilità di una pellicola bianco e nero, e che poi fu sviluppato a 120 Asa. Per la prima volta nella storia del cinema, un film fu girato a

SOGGETTO	Materiale usato in 16 mm. metri	Materiale utilizzato per la ripresa in 35 mm.					Materiale utilizzato nella riduzione in 16 mm. con sovrapposizione di 10 secondi
		Italiano e Spagnolo	Inglese	Tedesco	Giapponese	Russo	
Viaggio Firenze e dintorni	2.800	345	345	212	345	345	26
SEIata e Cerimonie di apertura	2.500	190	190	87	190	190	98
Atletica	12.300	1.460	1.297	1.080	1.407	1.511	308
Maratona	4.800	283	283	136	283	283	30
Colosseo	3.700	232	204	132	232	232	47
Castellaccio	3.400	111	111	173	93	167	22
Colosseo	2.900	29			16		
Palazzetto	1.200	47	47		27	47	7
Palazzo	2.300	125	125		72	125	32
Scherma	800	40	40			40	12
Ginnastica	3.600	120	120	90	200	122	20
Hockey	100	31	31		31	31	13
Lotta	2.300	77	77		94	77	21
Nuoto e tuffi	6.200	270	230	182	281	230	29
Pallanuoto	100	31			22		12
Pentathlon moderno	900						29
Sollevamento pesi	1.700	86	86	75	92	86	16
Equitazione	2.900	127	127	132	127	124	20
Tiro a volo	600						12
Vela	4.500	73	73		73	73	12
Cerimonie di chiusura	2.600	122	122	60	122	122	33
Villaggio Olimpico	4.700	139	139	27	167	139	6
Ingressioni di Roma Olimpica	9.300	42	42			42	
Totale	82.100	1.952	1.800	2.309	2.912	4.057	671

colori a pari condizioni del bianco e nero, ottenendo risultati assai notevoli nella resa dei colori.

Furono girati circa m. 80.000 di pellicola secondo il seguente prospetto:

Come si legge, degli 80.000 metri di pellicola girata, solo un 5% fu utilizzato per il film, che ha la durata di due ore e venti.

Il commento musicale fu creato dal Maestro Francesco Lavagnino, con la collaborazione di Armando Trovajoli, e l'esecuzione affidata all'Orchestra Cinefonica Italiana diretta da Carlo Savina. Per alcune sequenze fu adottato in sala di sincronizzazione un particolare metodo di esecuzione che venne concepito e concertato secondo l'ispirazione delle immagini che scorrevano.

Il finale del film fu commentato con l'Inno del Sole, tratto dall'opera Iris di Pietro Mascagni.

I testi a commento delle immagini furono redatti dai giornalisti Sergio Valentini e Donato Martucci, Capo Ufficio Stampa del CONI, e dallo scrittore Corrado Sofia. Nel 1961 il film ebbe il Premio d'Oro al Festival cinematografico di Mosca, mentre nel 1962 ricevette una nomination all'Oscar nella categoria miglior documentario.

E gli Sport del mare? Come si legge nella tabella, il film contiene m. 111 di Canottaggio (da h. 1,57,34 a h. 2,01,23) e m. 75 di Vela (da min. 56,07 a 58,44). In compenso, questa volta al Calcio solo m. 28.

E per concludere, chissà dov'è questo filmato?



NOTE STORICHE DI SCIENZA E TECNICA

L'esigenza di determinare la longitudine in mare, la rapida crescita delle ferrovie e l'introduzione del telegrafo diedero un forte impulso alla sostituzione del tempo solare vero, letto alle meridiane, il tempo apparente del sole sulla volta celeste, con il tempo medio scandito dagli orologi. Il passaggio, avvenuto lentamente nel corso di oltre due secoli, è stato reso possibile anche grazie alla determinazione della relazione intercorrente tra i due tempi, relazione conosciuta come equazione del tempo.

EQUAZIONE DEL TEMPO

1672

MAURIZIO ELVETICO



Mostre dell'orologio di piazza Dante in Napoli.

Nel Complesso storico situato nella centrale piazza Dante di Napoli è visibile, sottostante l'orologio, un più piccolo quadrante con un'unica lancetta che indica un particolare valore noto in astronomia come equazione del tempo. Costruito nel 1853, ancora in epoca borbonica, risulta all'oggi l'unico caso italiano di meccanismo di tale tipo associato a un campanile. Altro esempio europeo si trova nella medioevale Torre dell'orologio (Porte Saint-Eloi) a Bordeaux in Francia, dotata nel 1891 di un simile indicatore meccanico.



Le Grosse Cloche di Bordeaux.

In astronomia nautica l'equazione del tempo

è definita come la correzione positiva o negativa da apportare al tempo medio per ottenere il simultaneo tempo vero (contando entrambi i tempi dal meridiano superiore).

L'astronomo greco Claudio Tolomeo, nel suo trattato di matematica *Mathematiké syntaxis*, più noto con il nome arabo *Almagesto*, scritto intorno al 150 d.C., ci fornisce una idea, seppure parziale per la sua visione geocentrica, di quanto gli astronomi avessero raggiunto nella comprensione dei fenomeni celesti.

Nel cap. 9 del III libro ci informa che gli astronomi, fin dall'antichità, avevano riconosciuto la irregolarità nel tempo dei moti del Sole, della Luna e dei pianeti, contrariamente alle stelle. In particolare Tolomeo si sofferma sulla variazione del giorno nel corso dell'anno attribuendola all'inclinazione dell'eclittica (il percorso apparente del sole in un anno sulla sfera celeste) e al moto non uniforme del sole che schematizza, in altra parte dell'*Almagesto*, con un modello basato su un ipotetico moto epicentrico. Osserva inoltre che la differenza massima tra giorni veri e giorni uniformi, nell'ipotesi che il moto fosse costante, è di circa 30 min con una modifica trascurabile della longitudine del sole, diversamente da quella della luna e fornisce alcune tabelle con cui è possibile passare dall'ora tempo apparente giornaliero del sole a quello uniforme al fine di determinare la posizione della luna.

La valutazione dell'ora nell'arco diurno, come si sa, veniva effettuata con gli orologi solari o scioterici, noti impropriamente e più frequentemente come meridiane, in uso anche quando in Occidente comparvero gli orologi meccanici nel medioevo, composti da ruote di diverso diametro mosse da una molla o dalla discesa di pesi, forniti di un'unica lancetta delle ore. Il tempo era quindi quello astronomico, quello apparente del sole, che in astronomia è conosciuto come tempo vero locale che si distingue per un importante momento, quello in cui l'astro transita al meridiano del luogo (da cui il termine meridiana e l'aggettivo locale per il tempo), l'istante in cui si è a metà giornata, il mezzogiorno solare, dal latino *meridies*. Il sole si trova in culminazione, alla sua massima altezza sull'orizzonte (a rigore culminazione e passaggio al meridiano non avvengono nello stesso

istante, seppure la differenza sia piccola e trascurabile, a causa della variazione della declinazione del sole) e l'ombra proiettata, la più corta della giornata, indica la direzione nord-sud, cioè la linea meridiana.

In Italia, fin dal XVI sec. era in uso un sistema orario noto come sistema italico (in realtà di origine boema) in cui le ore erano computate dal tramonto del sole (*ab occasu Solis*), legato alla recita dell'Ave Maria, a quello successivo. Con il tramonto finiva un giorno e iniziava il successivo.

In altri paesi era impiegato un sistema in cui il giorno iniziava dalla mezzanotte per terminare a quella successiva (*a media nocte*) o dal mezzogiorno a quello successivo (*a meridie*).

Tale sistema, detto alla francese o astronomico, regolandosi con il mezzogiorno era nel corso dell'anno meno variabile di quello italiano soggetto alla maggiore incostanza degli istanti dell'alba e del tramonto. Le ore erano segnalate dal suono delle campane più comprensibile della lettura, specie di notte.

L'orologio italiano poteva accumulare in sei mesi un errore di oltre 3 ore, tanto più evidente quanto maggiore è la durata dell'arco diurno alle diverse latitudini.

Comunque lo spostamento nel tempo dei riferimenti, unito all'imprecisione delle macchine orologiche, in uso presso i campanili, imponeva un periodico adeguamento all'ora solare da parte del temperatore di turno che si avvaleva di una meridiana, spesso accoppiata all'orologio meccanico.

Un primo importante contributo nel trovare una soluzione tabellare per regolare gli orologi meccanici con quelli solari fu raggiunto dal uno dei maggiori scienziati del Seicento, il fisico e matematico olandese Christiaan Huygens (1629-1695).

Come molti uomini di ingegno del Seicento anche Huygens fu stimolato dai problemi nautici, in particolare da quell'esigenza, nata con le navigazioni oceaniche, di ricavare la longitudine in mare. Convinto assertore di una soluzione tramite orologi meccanici, affrontò tutti i problemi che impedivano di rendere fattibile un tale metodo impiegando la sua esperienza di fine fisico e matematico. Partendo dall'isocronismo di Galilei, realizza il primo orologio a pendolo, definisce la nozione di momento d'inerzia, i primi teoremi sui sistemi rigidi in meccanica e affronta la relazione tra ora solare, quella del tempo vero e l'ora uniforme di un orologio, di un tempo artificiale, regolare, quella del tempo medio.

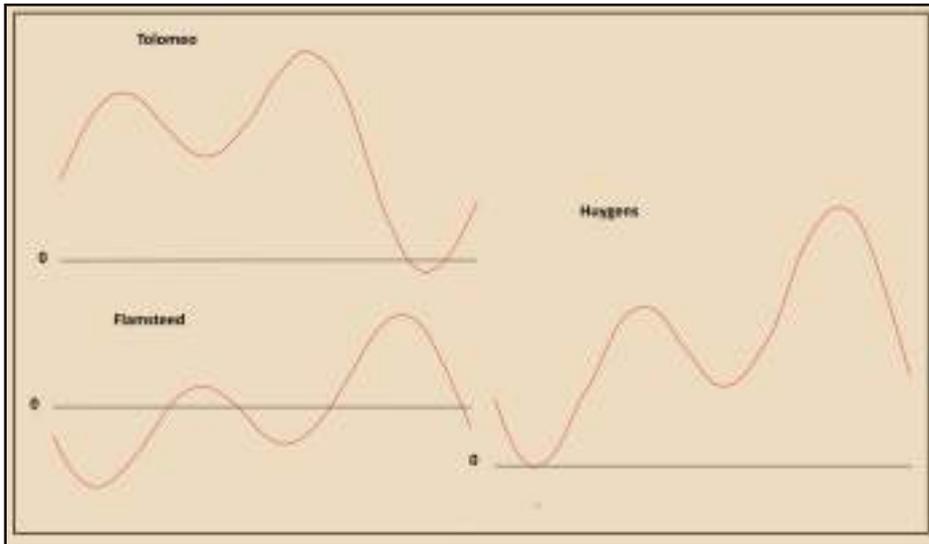
Tutte queste ricerche ed altre ancora furono raccolte nella sua grande opera sull'orologio a pendolo, *Horologium oscillatorium, sive de motu pendulorum* del 1673 che dedicò a Luigi XIV. In tale opera è presente una tabella in cui, per ogni giorno dell'anno sono riportati i minuti e secondi da aggiungere al tempo solare per regolare gli orologi. I valori furono ottenuti con l'ipotesi che le cause delle differenze temporali fossero l'eccentricità dell'eclittica e la sua inclinazione sull'equatore, in accordo a quanto ipotizzato dagli astronomi ellenici a cui faceva riferimento Tolomeo nel suo *Almagesto*.

La tabella di Huygens rappresenta ad oggi la prima conosciuta tabella dell'equazione del tempo anche se essa contiene, distribuiti nell'anno, valori tutti positivi. C'è da osservare, comunque, che alla fine del XVI sec. il matematico e orologiaio svizzero Jost Bürgi (1552-1532) aveva già costruito dei globi celesti meccanizzati forniti di orologio astronomico con i quali correggeva gli effetti su descritti, dimostrando non solo grandi capacità meccaniche, ma anche ottime conoscenze matematiche.

La definitiva svolta sulla questione dei tempi, che aveva animato gli astronomi senza mai ottenere una conferma effettiva, si ebbe con l'inglese John Flamsteed (1646-1719), nella dissertazione *De Temporis Aequatione Diatriba* del 1672. Flamsteed, che in seguito sarà primo direttore dell'Osservatorio di Greenwich con il titolo di astronomo reale, esperto sperimentatore, aveva eseguito misure con i primi più precisi orologi meccanici a pendolo ottenendo le tabelle delle differenze tra tempo vero e tempo medio che chiamò *Temporis Aequatione*,



Quadrante d'orologio ad ore italiane.



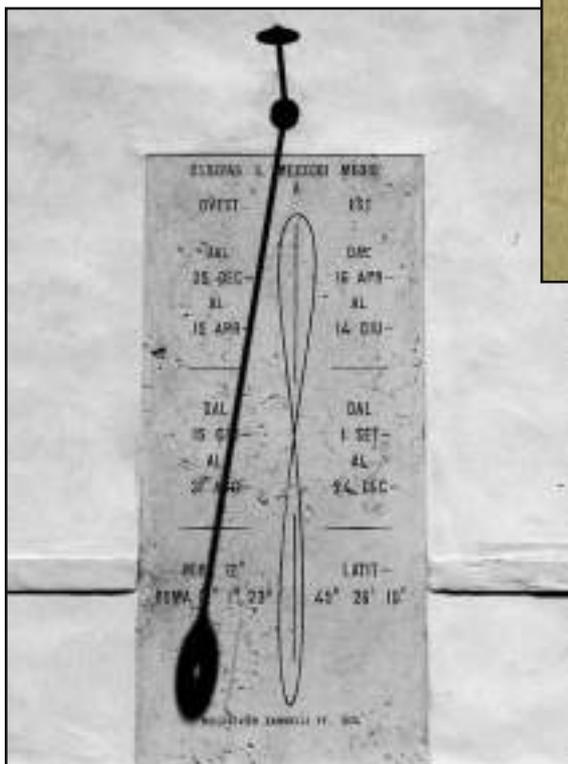
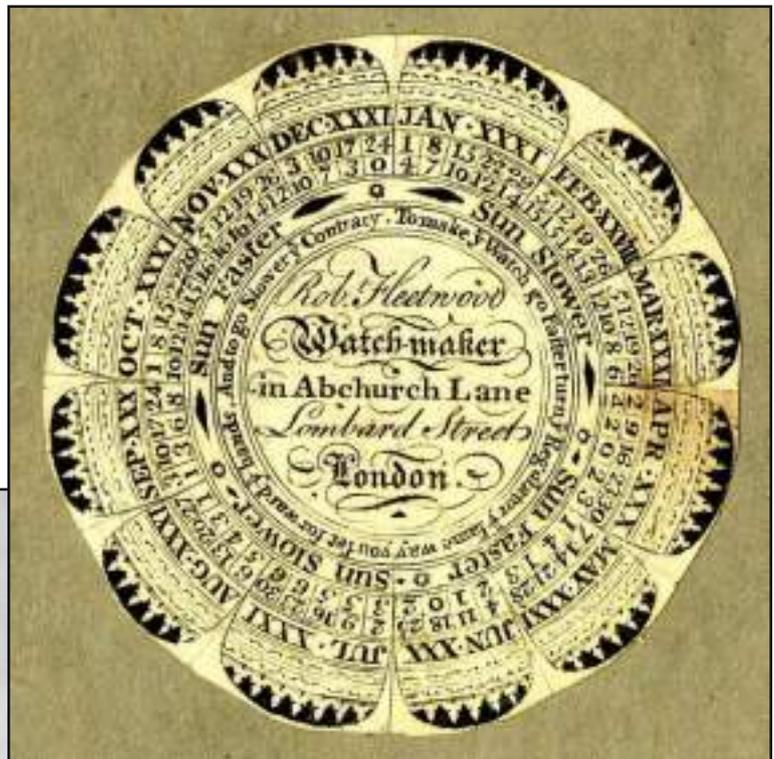
in cui equazione, dal latino *aequatio*, eguaglianza, aveva il significato di correzione (rendendo i due tempi confrontabili). I risultati furono rapidamente impiegati dagli astronomi, mentre si dovrà attendere il nuovo secolo perché venissero utilizzati nella pratica. Prima di Flamsteed, gli astronomi usavano l'espressione "Aequatio dierum", equazione dei giorni, nel

significato di correzione tra giorno vero e giorno medio.

Interessante è il raffronto grafico tra le tabelle di Tolomeo, Huygens e Flamsteed in cui si notano le forti somiglianze, a dimostrazione della correttezza fin dall'antichità delle cause ipotizzate: la forma e l'inclinazione dell'eclittica. In effetti esiste una ulteriore causa, il rallentamento della rotazione terrestre, che allunga di 1 secondo all'anno il giorno solare medio.

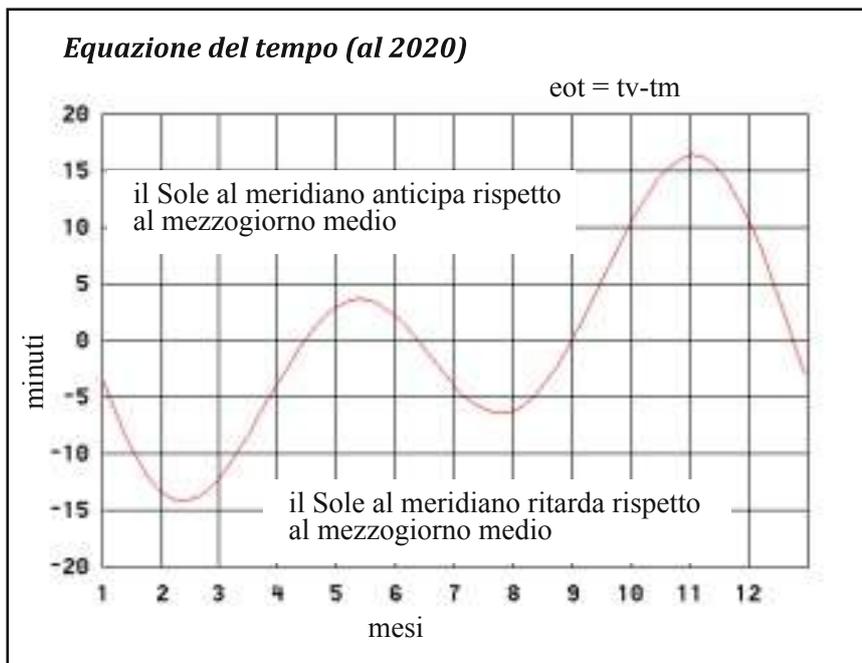
L'ultima tabella, quella ottenuta sperimentalmente da Flamsteed, presenta valori positivi e negativi, più o meno equamente distribuiti nel corso dell'anno.

La differenza tra tempo vero e medio è nulla 4 volte, il 16 aprile, il 15 giugno, l'1 settembre e il 25 dicembre ed è massima e minima il 12 febbraio, il 15 maggio, il 27 luglio e il 4 novembre.



Con il '700 sugli sportelli delle casse degli orologi meccanici vennero applicate apposite tabelle dell'equazione del tempo con cui gli orologi venivano riportati, a determinate date, all'ora solare vera. Successivamente fu inventato un eccentrico assomigliante a un rene e per questo chiamato *rene dell'equazione* o *kinder cam* che veniva fatto ruotare dal meccanismo di un orologio. Un sistema di leve agiva infine su una lancetta che mostrava la differenza giornaliera fra tempo medio e tempo solare vero.

Anche le meridiane furono in qualche caso corredate di indicazione dell'equazione tramite figure a forma di 8, note



come *analemma*, con cui correggere gli orologi meccanici.

Intanto in Italia, a partire dalla metà del '700, il sistema francese aveva lentamente sostituito quello italiano, non senza difficoltà causate dalla volontà più volte espressa di ritornare all'antico orario, alle passate tradizioni e abitudini che furono contrastate da leggi anche severe.

Il tempo medio, intrinsecamente degli orologi meccanici, un tempo costante, media di tutte le durate dell'anno, fu il primo cambiamento artificiale fatto nella sostituzione del tempo solare naturale. Esso fu istituito per la prima volta a

Ginevra in Svizzera nel 1780 a cui seguirono altre città. A questo punto l'ora solare era solo un ricordo e non era più necessario impiegare l'equazione del tempo.

Con la seconda metà del '700, lo sviluppo delle reti ferroviarie e la riduzione crescente dei tempi di percorrenza creò non pochi problemi nella gestione dei diversi orari in uso nelle città lungo le tratte, soprattutto quelle dirette da est ad ovest lontane tra loro in longitudine (15° di longitudine portano una differenza di 1 ora).

L'idea di impiegare un'ora media uguale per un intero territorio fu proposta all'inizio dell'800 dal fisico e chimico inglese William Hyde (1766-1828), scopritore del palladio e del rodio, coinvolto nella uniformità dei sistemi di misura e membro del Board of Longitude, l'ente governativo inglese impegnato nella definizione di un metodo di valutazione della longitudine in mare.

Si dovrà comunque attendere il novembre del 1840 quando la England's Great Western Railway adottò un tempo medio uguale per tutta la propria rete ferroviaria, denominandolo "railroad time", corrispondente al tempo medio di Londra. Fu il primo passo nell'uso di un tempo medio standard.

Con l'Unità d'Italia, nel 1866 un Regio Decreto impose l'uso dell'ora media in tutta la nazione. Gli orologi degli uffici postali e telegrafici e delle ferrovie, sincronizzati sul tempo medio del meridiano di Monte Mario (Roma), rappresentavano il riferimento per tutti gli altri orologi del territorio nazionale.

Se l'equazione del tempo non era più necessaria in terra essa non perse di importanza nella navigazione astronomica quando, a partire dal 1775, sulle navi comparve il cronometro per il calcolo della longitudine.

Proprio la nautica aveva sollecitato l'olandese Huygens e l'inglese Flamsteed alla determinazione delle tabelle dei tempi.

Nella stima della posizione in alto mare con la misura dell'altezza del sole viene richiesta la conoscenza dell'ora vera corrispondente a quella letta al cronometro di bordo che rappresenta il tempo medio del primo meridiano (per convenzione Greenwich). Nella pratica non si ha la necessità di "correggere" il tempo medio nel corrispondente tempo vero in quanto le effemeridi nautiche riportano, nelle pagine giornaliere, alla colonna T sole, il tempo vero (in realtà espresso in gradi, noto come angolo orario) in corrispondenza dell'ora media civile T_m letta al cronometro. In tal modo l'equazione del tempo non è presente esplicitamente nei calcoli rimanendo così confinata nei testi di teoria.

La dualità del significato di equazione del tempo, quale differenza tra tempo solare vero meno tempo solare medio e viceversa tempo medio meno tempo vero, richiede che i grafici o le tabelle disponibili nei testi specialistici, negli almanacchi o semplicemente in internet, siano dotati di note esplicative sull'uso. In mancanza occorre ricordare che durante i primi mesi di ogni anno l'orologio è in anticipo sulla meridiana, così come recita una frase mnemonica anglosassone: *new year sun slow*, nuovo anno sole lento.

POSTA AL CSTN



L'articolo dell'ing. Verde sul numero 94 sulla storia della M/n "Abbazia" ha fatto "centro"! Da Trieste l'amica Rita Cramer, studiosa, ricercatrice e redattrice della rivista "Lussino" ci chiede di poterlo replicare in Adriatico (autore e redazione unanimemente d'accordo). Il dott. Francesco De Vargas Macciucca da Roma, amico ed affezionatissimo lettore, plaude all'artico di Verde e garbatamente svela una mancanza (del tutto involontaria) della redazione alla quale ripariamo immediatamente e ben volentieri.

Cara Redazione, oggi mi hai fatto un altro grande regalo.

Ho appena ricevuto e sfogliato velocemente il n. 94 del nostro Notiziario e sono rimasto affascinato dall'articolo dell'Ing. Admeto Verde in cui si parla della Motonave *Abbazia*.

Probabilmente non ricordate che tanto tempo fa mandai un mio piccolo scritto che riguardava un altro articolo, di Giuseppe Peluso, intitolato "Vaporetta" e pubblicato sempre sul Notiziario.

In quelle poche righe lamentavo che nel bell'articolo di Peluso mancasse proprio la mia amatissima *Città di Abbazia*. Ad ogni buon conto lo rimando.

Grazie all'Ing. Verde anche per le bellissime foto tra le quali quella del salone bar che ricordo come se ci fossi stato ieri! Sono commosso e felice per aver ritrovato un vecchio amore e per aver anche avuto conoscenza della sua fine, per me dolorosissima. Ma vive nel mio cuore bella ed elegante com'era!

VAPORETTI, . . . mon amour! FRANCESCO de VARGAS

Oggi mi è capitato tra le mani leggendo l'ultimo numero della Rivista del Centro Sudi della Lega Navale, un bell'articolo di Giuseppe Peluso sui "Vaporetta" che, bambino, mi facevano sognare e che, letteralmente, mi incantavano.

Non li ricordo tutti ma alcuni sono rimasti nella mia mente e nel mio cuore, scolpiti indelebilmente.

Nelle mie lunghe estati al mare (di cui parlo anche nel breve racconto "il Cardinale"), questi vaporetta segnavano per me l'inizio e, purtroppo anche la fine, delle desideratissime villeggiature a Forio d'Ischia.



Ricordo come ora quando, ancora sulla passerella d'imbarco, annusavo con immenso piacere l'odore della "Nafta" (così si chiamava, allora, il gasolio), che mi ubriacava letteralmente facendomi pregustare la gioia della prossima traversata.

Mi affacciavo poi a quegli enormi finestrone che guardavano e arieggiavano la sala macchine e allora era l'udito ad essere accarezzato dal ritmico tintinnio delle punterie scoperte dei motori diesel che marinai neri di fuliggine, sudati nella impossibile atmosfera della sala, continuamente provvedevano a lubrificare.

Quindi iniziava il viaggio, qualche anno capitava che il Direttore di Macchina fosse un vecchio ischitano amico di famiglia che ci ospitava nella sua minuscola cabina e io mi sentivo, allora, pienamente inquadrato nell'equipaggio della nave!

All'arrivo, a Forio, non ci aspettava la banchina, che sarebbe venuta molti anni dopo, ma solide barche di legno che vigorosi marinai (di uno di loro ricordo anche il nome: Venanzio) spingevano a remi fin sotto la murata del vaporetto per imbarcare passeggeri e merci. Solo mio fratello, più grande di me di quasi sette anni, aveva il permesso di tuffarsi in acqua per raggiungere la riva a nuoto . . . quanta sana invidia e quanta ammirazione! Dei vaporetto citati nell'articolo ricordo perfettamente il "Principessa di Piemonte" detto " 'a Principessa" e il "Regina Elena" detto " 'a Reggina" (perché a Napoli e dintorni la Regina di "g" ne ha due non una sola). Queste erano le uniche navi, se ricordo bene, ancora dipinte di nero e avevano veramente un aspetto regale, degno dei loro nomi.

Ebbene, quando il Sabato mogli e figli bambini aspettavano l'arrivo dei rispettivi consorti e papà, tutti stavamo sulla spiaggia con gli occhi puntati su Punta Caruso perché, quando la nave stava per doppiarla ed entrare nel golfo di Forio, molto prima che potesse spuntare alla vista, apparivano i suoi altissimi pennoni al di là della sottile e bassa linea di terra. Allora si scatenava la gara fra chi sosteneva trattarsi "d'a Principessa" e chi, invece "d'a Reggina".

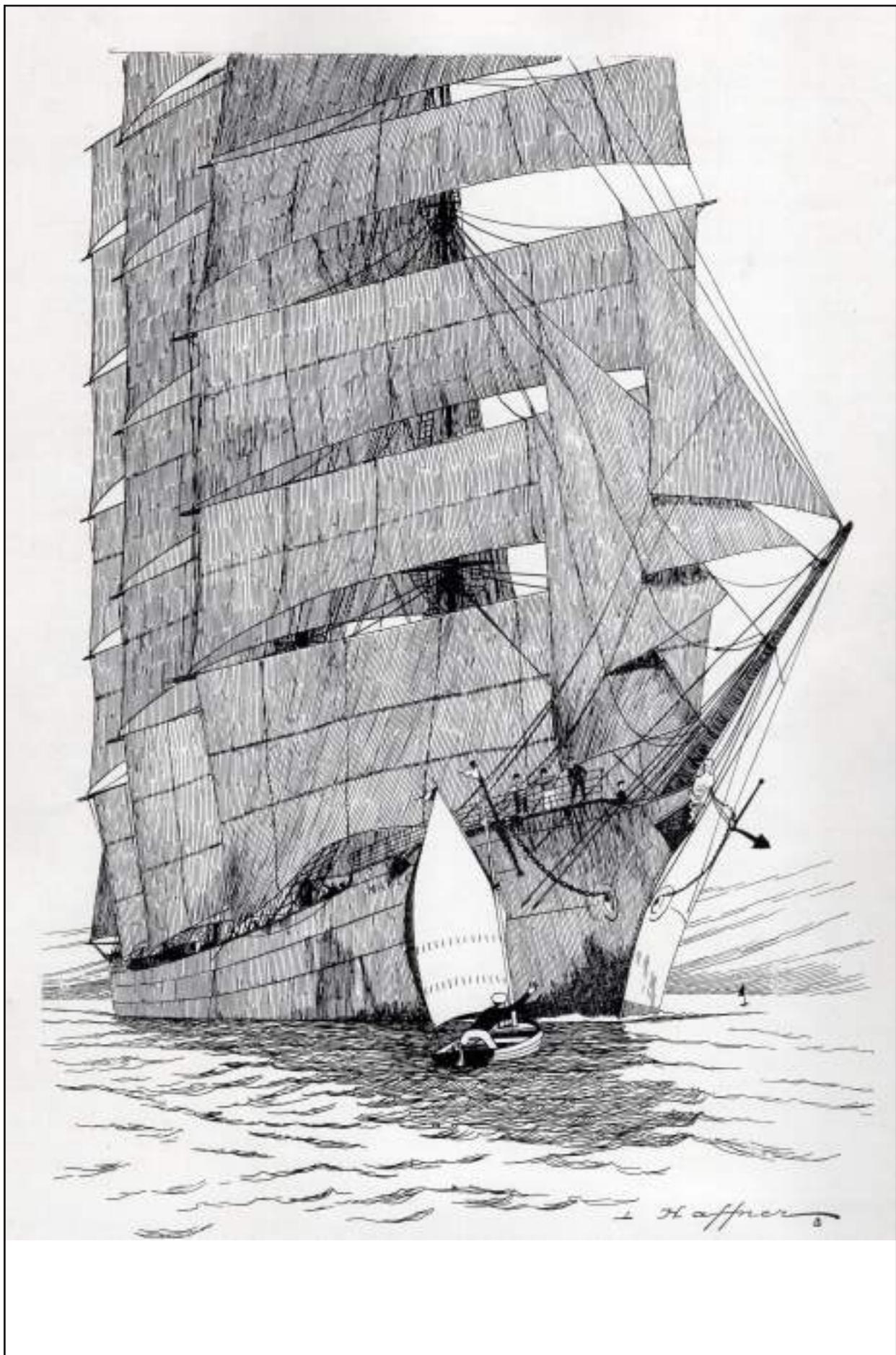
Talvolta capitava che i pennoni si vedessero appena perché molto meno alti e l'imbarcazione cui appartenevano tanto più piccola... non si trattava di un postale ma di una specie di goletta di un armatore privato, il foriano Colella, e si chiamava "Peppino". Anche quest'ultimo faceva servizio abbastanza regolare tra Napoli, Ischia e forse anche Procida e credo trasportasse soprattutto i preziosi vini dell'Isola, oltre a pochi passeggeri e merci varie. La sua aria antica, un po' piratesca, il suo andare "ansimante" con un beccheggio e un rollio tanto evidenti suscitavano in me bambino emozioni e visioni "Salgariane", fresco come ero di letture come "Jolanda la figlia del Corsaro nero" e altre simili avventure!

Il "Peppino" io lo riconoscevo sempre!

Comunque, alla fine, vincitori e vinti eravamo tutti felici dell'arrivo dei nostri cari e si festeggiava in qualche giardino pizzeria, tavolini all'aperto, illuminazione rigorosamente ad acetilene.

Chiudo dicendo che un'altra nave, che mi era ed è particolarmente cara, manca nel bell'articolo di Peluso: La "Città di Abbazia". Era questa la più moderna ed elegante della flotta, credo Istriana e nata per la navigazione fluviale; infatti si diceva che non tenesse bene il mare. Gli arredi erano per me meravigliosi e il bar panoramico, a prua, una cosa di lusso. Mi piacerebbe sapere che fine abbia fatto quando, con l'arrivo delle più moderne ma non ancora traghetti, "Partenope" e le sue gemelle di cui non ricordo i nomi, venne radiata anch'essa.poi sono arrivati i moderni traghetti, certo più funzionali ma tanto brutti! E la poesia di quelle vecchie navi si è andata a rifugiare sul fondo di quel meraviglioso mare che è, poi, anche la mia memoria!





Regole di rotta . . . mura a sinistra